وضعیت مالی و اقتصادی ایران در دوره رضاشاه

مجموعه گزارشات



آرتور سی میلسپو، ای. آر. لینگمن و س. سیموندز

ترجمه شهرام غلامی

وضعیت مالی و اقتصادی ایران در دوره رضاشاه

وضعیت مالی و اقتصادی ایران در دوره رضاشاه

مجموعه گزارشات

تالیف: آرتور سی میلسپو، ای. آر. لینگمن و س. سیموندز

ترجمهٔ شهرام غلامی

فهرستنویسی پیش از انتشار کتابخانهٔ ملی جمهوری اسلامی ایران

سرشناسه: میلسپو، آرتور چستر، ۱۹۵۵-۱۸۸۳م.
Millspaugh, Arthur Chester
عنوان و نام پدیدآور: وضعیت مالی‌واقتصادی ایران در دورهٔ رضاشاه.
آتور سی میلسپو، آر لینگمن و س. سیموندز، ترجمهٔ شهرام غلامی
مشخصات نشر: نشر تاریخ ایران، ۱۳۹۵
مشخصات ظاهری: ۳۰۰ص، جدول.
شابک: ۹-۰۰-۸۶۸۷-۶۰۰-۹۷۸
وضعیت فهرست‌نویسی: فیپا
یادداشت: نمایه
موضوع: اوضاع اقتصادی ۲۰-۱۳۰۴، اسنادومدارک
Iran, Ecomic conditions 1925-41 Sources
موضوع: ایران، تاریخ، پهلوی ۲۰-۱۳۰۴ سیاست‌وحکومت
Iran, History Pahlavi, 1925-41
Politics and government
شناسه افزوده: لینگمن، اریک رالف Lingeman, Eric Ralph 1898.
شناسه افزوده: سایموندز استوارت Simmonds, Stuart
شناسه افزوده: غلامی، شهرام ،۱۳۵۳، مترجم
رده‌بندی کنگره: ۱۳۹۵ ۶ و ۹م / DSR ۱۴۸۸
رده‌بندی دیویی: ۹۵۵/۰۸۲۲
شماره کتابشناسی ملی: ۴۵۶۶۴۵۹



نشر تاریخ ایران (شرکت سهامی‌خاص)
تهران، خیابان فلسطین، ساختمان ۱۱۰، طبقهٔ سوم، شمارهٔ ۳۰۴، تلفن: ۶۶۴۶۳۰۳۰

وضعیت مالی و اقتصادی ایران در دوره رضاشاه

مجموعه گزارشاتی از آرتور سی میلسپو، ای. آر لینگمن و س. سیموندز

ترجمهٔ شهرام غلامی

حروفچینی، صفحه‌آرایی و نظارت: نشر تاریخ‌ایران
طرح جلد: فریبا علایی
چاپ: القدیر صحافی: القدیر
چاپ دوم: ۱۳۹۶ تیراژ: ۱۰۰۰
شابک: ۹-۰۰-۸۶۸۷-۶۰۰-۹۷۸ ISBN: 978-600-8687-00-9
قیمت: ۲۸۰۰۰تومان

برای پسرانم اهورا و ارشیا

فهرست مندرجات

پیشگفتار مترجم

مطالعهٔ تاریخ معاصر ایران بدون شناخت وضعیت اقتصادی و مالی و بررسی علل و عوامل تغییر آن بسیار ناقص خواهد بود. اما تاکنون نه پژوهش درخور توجهی در این خصوص صورت گرفته و نه منابع تاریخ اقتصادی ایران آنگونه که باید، به درستی مورد شناسایی قرار گرفته است. به همین دلیل بیشتر مباحث پیرامون مسائل سیاسی - اجتماعی ایران در رشته‌های مختلف علوم انسانی به خصوص تاریخ و علوم سیاسی، تکراری است و ساحتی تک بعدی دارند. گذشته از این، اساساً وجود گرایش تاریخ اقتصادی در حوزه مطالعات علوم انسانی در ایران غایب است، از این رو توجه به منابع تاریخ اقتصادی و شناسایی آنها نه تنها در تغییر نگرش در مطالعات علوم انسانی معاصر مؤثر خواهد بود، بلکه در ایجاد زمینه‌ای برای توجه نشان دادن به مطالعات تاریخ اقتصادی اهمیت خواهد داشت.

منابعی که تاکنون در زمینه تاریخ اقتصادی ایران نوشته یا ترجمه شده‌اند انگشت شمارند و حتی در قیاس با سایر کشورهای خاورمیانه، مانند ترکیه، عراق و مصر، تحقیقات کمتری در زمینه تاریخ اقتصادی ایران به زبان‌های خارجی منتشر شده است. در میان منابع باارزشی که در این خصوص تاکنون منتشر شده می‌توان به «تاریخ اقتصادی ایران دوره قاجار»، اثر چارلز عیسوی اشاره کرد که توسط آقای یعقوب آژند به فارسی ترجمه شده است. آثار ویلم فلور در مورد «وضعیت مالی ایران از صفوی تا پایان قاجار» و «کشاورزی ایران دوره قاجار» هنوز به فارسی ترجمه نشده که البته کتاب اخیر هم اکنون توسط مترجم این اثر در دست ترجمه قرار گرفته و به زودی منتشر خواهد شد. کتاب «سیاست تجاری ایران دورهٔ صفویه» نوشته

رودی متی و کتاب «تاریخ پولی ایران از صفویه تا پایان قاجار» از همین مؤلف با همکاری ویلم فلور، دربارهٔ مسائل پولی و مالی اقتصاد ایران از جمله آثار ارزشمندی هستند که تاکنون ترجمه نشده است. از احمد سیف نیز چندین مقاله به زبان انگلیسی دربارهٔ اقتصاد ایران دوره قاجار منتشر شده و دو کتاب دربارهٔ همین زمینه از وی، به فارسی برگردانده شده است. علاوه بر این در دورهٔ رضاشاه پایان نامه‌های با ارزشی دربارهٔ اقتصاد و مالیهٔ ایران توسط ایرانی‌ها به زبانهای انگلیسی، فرانسوی و آلمانی نوشته شده که تاکنون به فارسی ترجمه نشده‌اند. از این نمونه می‌توان به نوشته‌های افرادی چون مصطفی فاتح، کریم سنجابی، شمس‌الدین جزایری، مشرف‌الدوله نفیسی، علیقلی‌خان اردلان، فضل‌الله مشار، حشمت‌السلطنه، ا. ملک‌پور، م. قدیمی، م. سمسار و ... نام برد. این منابع را اکنون می‌توان در ردیف منابع تاریخ اقتصادی ایران نام برد.

گزارش‌های کنسولی و گزارش هیأت‌های بازرگانی انگلیس منابع بسیار باارزشی دربارهٔ اوضاع اقتصادی ایران هستند که تاکنون کمتر مورد توجه قرار گرفته‌اند. از جمله کتاب‌هایی که تاکنون از این مجموع ترجمه شده، گزارشی است که با عنوان «اوضاع اقتصادی ایران در آغاز قرن بیستم» توسط معصومه جمشیدی و دیگران ترجمه و توسط مؤسسه مطالعات تایخ معاصر منتشر شده است. گزارش مفصل کنسول ابوت با عنوان «شهرها و تجارت: ...» برای اقتصاد و تجارت ایران دوره قاجار منبع بسیار باارزشی است که با مقدمه عباس امانت به زبان انگلیسی ترجمه شده ولی تاکنون به فارسی برگردانده نشده است.

کتاب حاضر ترجمه گزارش مستقلی از آرتورمیلسپو، رئیس کل مالیه ایران در سال ۱۳۰۵ و سه گزارش دیگر از بخش بازگانی سفارت انگلستان در ایران است که در سال‌های ۱۳۰۴ تا ۱۳۰۶، سال ۱۳۰۸ و سال ۱۳۱۴ توسط ادارهٔ بازرگانی ماورای بحار در لندن منتشر شده است. علی‌رغم کوشش‌های بسیار، سایر گزارش‌های منتشر شده توسط ادارهٔ بازرگانی ماورای بحار برای این دورهٔ مهم یافت نشد.

در این گزارش‌ها جزئیاتی دربارهٔ وضعیت راه‌ها، قیمت کالاهای وارداتی، وضعیت مالیه، تراز بازگانی ایران و برنامه‌ریزی‌های اقتصادی و مشکلات آن وجود دارد. دقت در این مجموعه‌ها و مطالعهٔ تاریخ اقتصادی برای پژوهشگران تاریخ و علوم اجتماعی این مزیت را دارد که شناخت بهتری از تحولات ایران معاصر فراهم

می‌کند و اهمیت آن برای پژوهشگران و برنامه‌ریزان اقتصادی حداقل این است که باعث می‌شود تا از تکرار اقدامات اقتصادیی که قبلاً بارها آزموده شده و نادرستی آنها به اثبات رسیده، جلوگیری شود.

شهرام غلامی
هیأت علمی دانشگاه فرهنگیان

وضعیت مالی و اقتصادی ایران ۱۹۲۶م/ ۱۳۰۵ش[1]

مقدمه

این کتابچه، بازبینی تکمیلی کتابچهٔ مشابهی است که در ژوئن ۱۹۲۵م./ خرداد ۱۳۰۴ش. منتشر شد و برای اطلاعات ضروری مرتبط با شرایط اقتصاد ایران بانکداران، سرمایه‌گذاران، مجلات اقتصادی و مالی، روزنامه‌ها و غیره تهیه و منتشر می‌شود.

برای تکمیل این کتابچه من کمک‌های ارزشمندی از همکارانم در هیأت مالی آمریکایی و دستیاران ایرانی‌شان دریافت کرده‌ام.

برای جزئیات بیشتر اطلاعات آماری بایستی به «گزارش‌های فصلی ادارهٔ کل مالی ایران»، که در بعضی سال‌ها به انگلیسی و فارسی در تهران منتشر شده و فهرست کلی بازرگانی که سالانه در تهران به زبان فرانسه منتشر می‌شود و گزارشی از ادارهٔ گمرکات وزارت مالیه است و «مجموعهٔ اطلاعات کلی دربارهٔ عملکرد پست»[2] که سالانه به زبان فرانسه توسط ادارهٔ پست و تلگراف منتشر می‌شود، مراجعه کرد. اطلاعات اضافی را می‌توان از گزارش‌های کنونی آمریکایی‌ها و انگلیسی‌ها، از

1. Millspaugh, Arthor. C. *The Finoneial and Eonomic Situation of Paersia*, 1926, New Yourk, 1926.

2. Recueil des renseignments generaux sur le fonctionnement des postes.

گزارش‌های سالانه نشست‌های عمومی شرکت نفت ایران ـ انگلیس، بانک شاهنشاهی ایران و از سایر منابع مختلف منتشر شده و یا منتشر نشده، به دست آورد.

آ. س. میلسپو
۲۱ مارس ۱۹۲۶م

ایران

۱. مرزها، مساحت و جمعیت

ایران که حدود ۱،۶۴۸،۰۰۰ کیلومتر مربع یا بیش از یک پنجم ایالات متحده آمریکا مساحت دارد، بین ۲۵ و ۴۰ درجه عرض شمالی و ۴۴ و ۶۳/۳۰ درجه طول شرقی قرار گرفته و فلاتی را تشکیل می‌دهد که بین‌النهرین و خلیج فارس را از بخش شمالی هند جدا می‌کند. این فلات از شمال به قفقاز، دریای خزر و ترکمنستان، در غرب به عراق و ترکیه و در جنوب و جنوب غربی با دریای عرب (عمان) و خلیج فارس و در شرق به افغانستان و بلوچستان انگلیس (بلوچستان پاکستان) محدود می‌شود. فلات ایران ارتفاع متغیری از ۶۰۰ تا ۱۸۰۰متر بالای سطح دریا، با رشته کوه‌های بی‌شمار دارد.

جمعیت ایران حدود ۱۲ میلیون یا میانگین ۱۹ نفر در مایل مربع (۱/۶ کیلومتر مربع) برآورد می‌شود. سرشماری‌های محدود و متفاوتی در گذشته صورت گرفته است؛ و دولت آکنون یک سرشماری کامل برای تمام کشور در دست اقدام دارد.

پایتخت و شهر اصلی ایران تهران، با حدود ۲۵۰،۰۰۰ نفر سکنه است. دیگر شهرهای بزرگ عبارتند از تبریز، اصفهان، مشهد، کرمانشاه، رشت و کرمان. در حالی‌که مراکز اصلی تجارت و جمعیت عبارتند از همدان، قزوین، شیراز، یزد، بوشهر، محمره (خرمشهر)، کاشان و اراک (سلطان‌آباد).

بیشتر جمعیت ایران از نژاد آریایی هستند اما ترکیبی از سایر عناصر نژادی به ویژه در ایالت‌های مرزی اتفاق افتاده است.

زبان فارسی تقریباً در تمام کشورها صحبت می‌شود. خالص‌ترین [گویش

فارسی] در ایالت فارس و در تهران شنیده می‌شود. در سرتاسر کشور با زبان‌های[1] مختلف پهلوی!، کردی، ترکی، لری، بلوچی و غیره صحبت می‌شود که تقریباً از یک روستای تا روستا دیگر متفاوت است. برخی از مقامات و طبقات فرهیخته به زبان فرانسوی صحبت می‌کنند و شمار زیادی هم به زبان انگلیسی حرف می‌زنند.

مذهب رسمی ایران شیعه، شاخه‌ایی از اسلام است. پیروان سایر مذاهب مانند پارسیان، یهودیان و مسیحیان، ـ گروه اخیر شامل کلدانی، ارمنی و تعداد کوچکتر از اروپاییان است ـ از آزادی مذهبی برخوردارند. دیدگاههای ایرانیان فرهیخته آزادمنشانه است. حتی در میان نادانترین طبقات، تعصب‌گراییِ مذهبیِ بسیار اندکی به چشم می‌خورد و ضعف‌های مذهبی در قانون اساسی و حقوق که هر کدام دارای اهمیت اقتصادی و مالی است وجود ندارد.

۲. مختصات طبیعی

به استثنای ایالات ناحیه خزر و سواحل خلیج فارس، ایران در فلاتی قرار گرفته که از هر سو با رشته کوه‌های که بلندترین‌شان در شمال و غرب هستند محصور شده است. ارتفاع فلات ایران در نواحی تهران و مشهد بیش از ۹۰۰متر[2] در یزد، تبریز و شیراز ۱۲۰۰متر در اصفهان و کرمان ۱۵۰۰متر است. چالهٔ بزرگی در شرق وجود دارد که حوزه سیستان و بیابان‌های نمک یزد و کرمان را تشکیل می‌دهد، با این حال ارتفاع هیچ حوزه‌ایی کمتر از ۶۰۰ متری بالای سطح دریا، پایین نمی‌آید. رودهایی از فلات ایران به سمت این چاله مرکزی جریان دارند. رودخانه‌های مرزی ارس، گرگان و سفیدرود به دریای خزر می‌ریزد، در حالیکه کارون، تنها رود قابل کشتیرانی ایران از کوه‌های بختیاری سرچشمه می‌گیرد و در دلتای شط‌العرب (اروند رود) با رودهای دجله و فرات یکی شده و به خلیج فارس می‌رسد.

ایالات [ساحل] دریای خزر بارندگی بالایی دارند و باریکه ارضی هم سطح دریا برای چندین ماه سال غرق آب می‌شود. در داخل فلات بارندگی اندک و میانگین آن حدود پنج اینچ است؛ آب کمیاب و در بیشتر قسمت‌ها از طریق چاه و قنات به دست

۱. در متن اصطلاح Dialects به معنی لهجه به کار رفته است.
۲. در متن ۳۰۰ پا (۹۰ متر) نوشته شده است.

می‌آید. آب و هوا به‌طور کل سالم است. روش‌های بهداشتی و نوین در کار نیست اما بهبود یکنواختی در این خصوص وجود دارد. یک فرد اروپایی و یا آمریکایی با چند احتیاط ساده می‌تواند با شرایط فیزیکی عالی در ایران زندگی کنند فصل‌ها منظم و بسیار شبیه ناحیه کوهستانی راکی در ایالات متحده آمریکاست.

۳. دولت

شکل دولت در ایران پادشاهی مشروطه همراه باکابینهٔ هیأت وزیران است. نظام مشروطیت طبق یک فرمان سلطنتی [توسط مظفرالدین‌شاه] به تاریخ ۵ آگوست ۱۹۰۶م/ ۱۴مرداد ۱۲۸۵ش. تفویض شده است.

۴. قوهٔ مجریه

شاه فعلی ایران اعلیحضرت رضاشاه پهلوی است. در ۱۳ اکتبر ۱۹۲۵م/ ۲۳ آبان ۱۳۰۴ش. مجلس شورای ملی با اکثریت مطلق آرا به خلع شاه پیشین، احمدشاه قاجار از سلطنت رأی داد و با تشکیل مجلس مؤسسان بندهایی از قانون اساسی در ارتباط با دودمان [سلطنتی] اصلاح شد و رضاخان پهلوی، نخست‌وزیر را تا زمانی که مجلس مؤسسان کار خود را به اتمام می‌رساند، به ریاست دولت موقت منصوب کرد. مجلس مؤسسان در ۶ دسامبر ۱۹۲۵ آغاز شد و در موقع خود با واگذاری سلطنت به رضاخان پهلوی و اخلاف ذکور وی رأی داد. بعداً وی در ۱۵ دسامبر ۱۹۲۵ در مقابل مجلس شورای ملی، طبق قانون اساسی سوگند معین پادشاهی یاد کرد و در ۱۶ دسامبر ۱۹۲۵م/ ۲۶ آذر ۱۳۰۴ش. بر تخت مرمر جلوس کرد. تاجگذاری شاه جدید در ۲۵ آوریل ۱۹۲۶م/ ۴ اردیبهشت ۱۳۰۵ش. اتفاق افتاد. این تغییر بدون آشوب و مخالفت عمومی تکمیل شد. طبق قانون اساسی، شاه فرمانده کل ارتش است؛ و بنابراین شاه به عنوان رئیس فعال نیروهای دفاعی که خود وی در مقام وزارت جنگ تشکیل داده و با موفقیت‌های چشمگیری در پنج سال گذشته رهبری کرده است، باقی می‌ماند.

طبق قانون اساسی، قدرت شاه به‌طور کل معمولاً مطابق با آنچه که یک پادشاه تحتِ نظارتِ هیأت وزیران دولت است، محدود می‌شود. نخست وزیر که از لحاظ قانونی رئیس قوه مجریه است، توسط شاه منصوب می‌شود و در برابر مجلس

شورای ملی پاسخگو است. نخست وزیر، وزرای خود را تعیین کرده و آنها را به شاه و مجلس معرفی می‌کند. نخست‌وزیر و وزرایش هیأت وزیران را تشکیل می‌دهند که دارای قدرت اجرای کلی، صدور دستورات برای اجرای قوانین، تعطیلی مجلس و دارای قدرت قانونگذاری موقت است. وقتی که نخست وزیر [اعتماد خود را در بین] اکثریت [نمایندگان] مجلس از دست بدهد، به همراه وزرایش استعفا می‌دهند و یک کابینه جدید تشکیل می‌شود. کابینه کنونی توسط جناب آقای محمدعلی‌خان فروغی در ۲۰ دسامبر ۱۹۲۵ تشکیل شد و این کابینه متشکل از وزیران زیر است:

نخست وزیر، جناب آقای محمدعلی‌خان فروغی (ذکاء الملک)
وزیر جنگ، جناب عبدالله‌خان امیرطهماسب
وزیر داخله، جناب میرزا حسین‌خان دادگر (عدل الملک)
سرپرست وزارت امور خارجه، جناب داوود خان مفتاح (مفتاح السلطنه)
وزیر مالیه جناب مرتضی‌خان بیات (سهام السلطان)
وزیر عدلیه، جناب میرزا سیدمهدی‌خان فاطمی (عماد السلطنه)
وزیر پست و تلگراف، جناب جعفرقلی‌خان اسعد (سردار اسعد)
سرپرست وزارت معارف عمومی، جناب میرزا یوسف خان مُشار (مشار اعظم)
وزیر فواید عامه، جناب میرزا علی‌اکبرخان داور

۵. مجلس شورای ملی

مجلس شورای ملی یا «مجلس»، بخش قانونگذاری حکومت است و از زمان اعطای مشروطیت در ۵ آگوست ۱۹۰۶م/ ۱۴ مرداد ۱۲۸۵ش.، قوانین منطقی بسیاری تصویب شده و قدرت و وجاهت قوه مجریه پیوسته افزایش یافته است. شورای ملی مرکب از ۱۳۶ نماینده از۲۶ بخش ایالتی ایران است. نمایندگان با رأی عمومی برای یک دوره دو ساله انتخاب می‌شوند و شمار نمایندگان در هر یک از بخش‌های ایالات مطابق باکم و زیادی برآورد جمعیت ایالتی که این نمایندگان از آن جا انتخاب می‌شوند، است. اقلیت‌های نژادی و مذهبی در مجلس نماینده دارند و انتخابات منظم است. مجلس پنجم در ۲۱بهمن ۱۳۰۲ تشکیل شد و در ۲۱ بهمن ۱۳۰۴ پایان یافت. رویه مجلس سنجیده و بزرگ‌منشانه است.

قانون اساسی قدرت منحصر به فردی در مورد وضع، کاهش یا لغو مالیات‌ها،

تخصیص بودجه، موافقت با وام‌ها و واگذاری امتیازات، به مجلس داده است.

مقر دولت ایران، تهران پایتخت ایران است. دولت مرکزی ایران با ارتشی منظم و کارآمد که توسط ایرانی‌ها سازماندهی و فرماندهی می‌شود، پشتیبانی می‌گردد. با خلع سلاح ایلات، که مخصوصاً در طی دو سال گذشته با اقتدار کامل صورت گرفته است، به‌طور ویژه‌ایی تمام بخش‌های کشور تابع اقتدار حکومت مرکزی شده است. به‌طور کل نظم و امنیت در سرتاسر کشور وجود دارد. راه‌ها تا جایی که می‌توان در هر کشوری انتظار داشت، آرام است. در اینجا جرایم اندکی وجود دارد. احساس ملی‌گرایی شدیدی در کشور وجود دارد و گرایش قویی برای ساختن قدرت ایران و ایجاد قطعی رفاه و توسعهٔ اقتصادی هست. با این حال، دشمنی نسبت به خارجی‌ها وجود ندارد و [ایرانی‌ها] دریافته‌اند که توسعهٔ کشور تنها از طریق سرمایه‌گذاری سرمایه خارجی می‌تواند تکمیل شود.

۶. تقسیمات سیاسی

ایران به ۲۶ ایالت تقسیم شده که توسط استانداران اداره می‌شوند و این حاکمان در بیشتر موارد افسران نظامی عالی‌رتبه هستند. فرماندارن به‌طور مستقیم در برابر استانداران مسئول‌اند و تحت حوزه صلاحیت وزیر داخله قرار دارند. شهرها و شهرک‌ها به‌طور کل توسط انجمن‌های شهری اداراه می‌شوند. هر روستا کدخدای خود را دارد. ترتیبات قانونی برای انتخاب شوراهای شهر و روستا (انجمن‌های ایالتی و ولایتی)، وضع شده است. این انتخابات با رأی عمومی صورت می‌گیرد و شوراها به گونه‌ایی انتخاب می‌شوند که در نظر است تا در ارتباط مستقیم با مجلس شورای اسلامی باشد.

۷. [نیروی] دفاع و پلیس

نیروهای نظامی و پلیس ایران را می‌توان در سه گروه دسته بندی کرد: نخست یک ارتش کوچک اما منظم و کارآمد حدود ۴۰،۰۰۰ نفر، که کاملاً هم شکل شده و به خوبی تأمین و سازماندهی شده‌اند. افسران این ارتش در بسیاری از موارد در کشورهای خارجی یا تحت نظارت افسران انگلیسی، سوئدی و روسی آموزش دیده‌اند. ارتش با کامیون‌های موتوری، تعداد محدودی ماشین‌های زرهی، تانک و

هواپیما و با یک ایستگاه بی‌سیم پر قدرت، همراه با ایستگاه‌های فرعی در مراکز استان‌ها تجهیز شده است. این ارتش برای اهداف تهاجمی سازماندهی نشده است. نخستین ضرورت‌ها برای اداره مالی معقول و توسعهٔ اقتصادی، نظم و امنیت است و این دو در ایران به وسیله یک نیروی [نظامی] مناسب برقرار شده است. به دنبال عملیات‌های موفقیت‌آمیز ارتش در ایالات مرزی، سیاست خلع سلاح به اجرا در آمده که هر چند امکان بی‌نظمی را در آینده به‌طور کامل از بین نمی‌برد اما تا حد زیادی آن را کاهش خواهد داد.

یک نیروی پلیس متحدالشکل در تمام شهرهای مهم و بزرگتر وجود دارد و میزان این نیرو به‌طور طبیعی بر طبق اندازه جمعیت شهر متفاوت است. نیروی پلیس تهران که توسط افسران سوئدی سازماندهی و برای سال‌های متمادی توسط آنها فرماندهی شده و آموزش دیده‌اند، کارآمدی بالایی دارند و به‌طور مطلوبی با نیروی پلیس سایر کشورها قابل مقایسه است. علاوه براین دو دسته، محافظان راه یا امنیه وجود دارد که نیروی نسبتاً کوچکی از افراد متحدالشکل است و برای گشت‌زنی در شاهراه‌های عمومی مورد استفاده قرار می‌گیرند. از نیروی دریایی ایران صرفاً به عنوان یک نیروی نظامی کمکی استفاده می‌شود که شامل دو کشتی کوچک در خلیج فارس است.

۸. روابط خارجی

دولت ایران از طریق وزارت امور خارجه، روابط خود را با دولت‌های خارجی حفظ می‌کند. وزارت خارجه یک هیأت دیپلماتیک و یک بخش کنسولی دارد و نمایندگانش در بسیاری از کشورهای جهان دیده می‌شوند. کشورهای روسیه و ترکیه در تهران دارای سفیر کبیر هستند و کشورهای ایالات متحده آمریکا، بریتانیای کبیر، فرانسه، آلمان، ایتالیا، بلژیک، لهستان، مصر و افغانستان هیأت سفارت دارند. یک هیأت ژاپنی برای مدتی در سال۱۹۲۴م/ ۱۳۰۳ش. در این کشور به سر برد و یک فرستاده ویژه از هلند در سال ۱۹۲۵م/ ۱۳۰۴ش. از ایران دیدن کرد.

۹. عدلیه

سیستم قضایی ایران از نظام قضایی فرانسه الگو برداری شده است. در ایران، در

روستاها و شهرهای کوچک امنای صلح (قضات دادگاه بخش) و در شهرهای بزرگتر دادگاه‌های عالی قرار دارند. در تمام مکان‌های مهم، رؤسای دادگاه بخش قرار دارد و در شهرهای تهران، تبریز، شیراز، همدان، اصفهان و مشهد دادگاه‌های استیناف تجدید نظر مستقراند و یک دادگاه نهایی یا دیوان عالی در تهران وجود دارد. سازماندهی و عملکرد دادگاه‌ها توسط وزارت عدلیه نظارت می‌شود. وزارت عدلیه برای سال‌های متمادی یک قاضی بلند مرتبه فرانسوی را که به عنوان مشاور حقوقی وزارت عمل می‌کند و مشغول تدوین قوانین است، در این سمت نگهداشته است. بخش بزرگی از قوانین بازرگانی به اجرا درآمده و اقداماتی برای تدوین قوانین مدنی صورت گرفته است. در ارتباط با وزارت عدلیه، یک مدرسه حقوقی همراه با چندین استاد فرانسوی درگروه آموزگاران این مدرسه وجود دارد.

آمریکایی‌ها و اروپایی‌ها با بعضی استثنائات درخصوص آیین دادرسی قضایی، از امتیازات کاپیتولاسیون برخوردار هستند.

۱۰. آموزش

نظام آموزشی ایران سال به سال بهتر شده و فرصت‌های بیشتری، هم برای پسران و هم برای دختران در این خصوص فراهم شده است. دولت فقط در تهران از طریق وزارت معارف عمومی ۳۰ مدرسه ابتدایی برای پسران و ۸ مدرسه ابتدایی برای دختران تأسیس کرده است؛ در اینجا همچنین ۸ دبیرستان برای پسران و یک دبیرستان برای دختران وجود دارد. علاوه بر اینها، ۹ دانش‌سرای عالی شامل دبیرستان، مدارس معمولی، مدارس صنعتی، هنر، پزشکی، مدارس علوم سیاسی و حقوق، مدرسه کشاورزی و مدرسه نظامی وجود دارد. مدرسه کشاورزی تحت مدیریت آمریکایی‌هاست؛ مدارس حقوق، پزشکی و علوم سیاسی دارای آموزگاران فرانسوی و دیگر خارجی‌ها است. بسیاری از این مدارس رایگان هستند. گذشته از این، کالج آمریکایی در تهران ۷۰۰ نفر دانش‌آموز ایرانی ثبت نام کرده است.

مجلس پنجم برای همگانی کردن آموزش ابتدایی، طبق قانون، یک هفتم درآمدهای مالیات ارضی کشور، یعنی به میزانی که برای تأسیس مدارس ابتدایی در جهت توجه به آموزش اجباری در سرتاسر کشور در آینده نزدیک کافی باشد، اختصاص داد. به منظور تأمین آموزگاران آموزش دیده، مدارس حرفه‌ای بایسته‌ایی

تأسیس شده است.

شرکت نفت ایران ـ انگلیس نیز کمک‌های قابل توجهی برای آموزش در جنوب کشور ارائه می‌دهد.

۱۱. کشاورزی

اساس صنعت کشور کشاورزی است. غلات اصلی غذایی یعنی گندم جو به فراوانی در تمام کشور کشت می‌شود. جایی که آبیاری در دسترس است محصول غلات ۳۰ تا ۴۰ برابر مقدار بذر تولیدی است، در حالی که در اراضی مرتفع نیمهٔ شمالی کشور غلات و دیگر محصولات به‌طور گسترده‌ای با روش کشاورزی دیمی کشت می‌شود که در این روش بین ۸ تا ۱۲ برابر مقدار بذر کاشته شده محصول می‌دهد. در طول سواحل دریای خزر برنج در مقادیر فراوان کاشته می‌شود؛ آب و هوا و خاک منطقه برای این منظور مطلوب است.

میوه با کیفیت عالی شامل خربزه، زردآلو، انگور، انجیر، سیب، گلابی و همچنین پرتقال، لیمو و خرما تولید می‌شود و خشکبار (میوه‌های خشک)، یک قلم مهم از صادرات را تشکیل می‌دهد. پنبه با موفقیت تولید می‌شود و عامل ارزشمندی در صنایع داخلی و تجارت خارجی است. بذر پنبه مصری و آمریکایی به‌طور آزمایشی همراه با نتایج خوب، معرفی شده و به‌طور فزاینده مورد استفاده قرار می‌گیرد.

تنباکو با کیفیت عالی کشت می‌شود و با گزینش و توجه مناسب به نیازمندیهای بازارهای خارجی، می‌توانند به‌طور قابل ملاحظه‌ای بهبود و توسعه پیدا کند. بسیاری از خارجیان در ایران سیگارهای ایرانی را به برندهای خارجی ترجیح می‌دهند.

پرورش کرم ابریشم در گذشته بسیار وسیع‌تر از حال حاضر بود؛ بخش بیشتری از ابریشم تولیدی برای بافتن شال و پارچه دست‌بافت استفاده می‌شود. به دلیل پرورش توت در اکثر ایالات، در اینجا هم تولید ابریشم خام و هم صنعت بافندگی بهبود و توسعه بیش از حدی دارد. اخیراً سیستم کنترل تخم نوغان وارداتی برقرار و تحت مسئولیت یک کارشناس بلژیکی قرار گرفته است.

کاشت چای چند سال پیش در ایالت گیلان آغاز شد و [با] تشویق [دولت]، نتایج بسیار زیادی داشته است. چای تولید شده کیفیتی بسیار جالبی دارد. سبزیجات معمولی [نیز] در مقدار فراوان کشت می‌شود و کیفیت مطلوبی دارد.

سایر محصولات گیاهی تولید ایران، شامل گیاهان رنگی، وسمه، حنا، زعفران، شیرین بیان، کنف، کتان، کتیرا، درمنه و نیشکر است. کشت و تجارت تریاک یکی از صنایع اصلی ایران را تشکیل می‌دهد. تریاک در هیجده ایالت ایران کشت می‌شود و با در نظر گرفتن قیمت‌گذاری پایین و قاچاق حدود ۲۰ تا ۲۵ درصد صادرات ایران را تشکیل می‌دهد. ایرانی‌ها کاملاً به تأثیرات ویرانگر تریاک آگاه‌اند و برای محدود کردن کشت تدریجی آن، معرفی محصولات جایگزین قابل صدور را پیشنهاد می‌کنند. باور بر این است که برای تکمیل کردن این دستاورد در یک دوره زمانی معقول، هزینه‌های بسیار زیادی برای بهبود حمل و نقل، کارهای آبرسانی و دیگر اهداف ضروری نیازمند خواهد بود. سیاست ایران در خصوص تریاک در آخرین کنفراس ژنو روشن شد و انتظار می‌رود که ایران، در صورتی که در یک اندازه قابل قبولی حمایت شود، قادر خواهد بود برنامه محدود کردن [تریاک] را در یک حد معین به اجرا در آورد.

۱۲. دامداری

در چراگاه‌های وسیع [ایران]، اسب، قاطر، گوسفند، بز و شتر پرورش می‌یابد در حالیکه پرورش الاغ در جنوب ایران مشهور است. به خاطر نبودِ امکاناتِ حمل و نقلِ مدرن مانند راه‌آهن، قسمت بیشتر کالاهای ایرانی، عمدتاً به وسیله کاروان‌ها جابجا می‌شود و تعداد بسیاری زیادی از شتر، اسب، قاطر و الاغ برای این منظور به کار گرفته می‌شود. وزارت فواید عامه یک آزمایشگاه مدرن تأسیس کرده که در آن برای مایع کوبی گاوها در برابر سیاه زخم و طاعون گاوی سرم تهیه می‌شود.

۱۳. پیشرفت‌های کشاورزی

از گذشته به دلیل فقدان برنامه‌ریزی و نداشتن مدیریت ماهر، نبود اقدامات آبرسانی مناسب و عدم تسهیلات حمل و نقل، توسعهٔ کشاورزی ایران به تأخیر افتاده است. در طی سال گذشته پیشرفت‌های مطمئنی برای برآوردن این نیازها انجام گرفته است. یک کارشناس کشاورزی آمریکایی استخدام شده، مدرسه کشاورزی بر یک اساس عملی قرار گرفته، یک مزرعه نمونه تشکیل شده، یک موسسهٔ بیماریهای دامی تشکیل شده، بذرهای آزمایشی ارائه گریده، با آفت حشرات به‌طور منظم

مبارزه شده و مالکان وزارعان به تعاون تشویق شده‌اند. دولت یک برنامه برق آبی و پروژهای آبیاری که حداقل یک هزینهٔ نیم‌میلیون تومانی در سال دربر دارد، اتخاذ کرده است. همچنین برای تأسیس بانک کشاورزی به منظور فراهم کردن حمایت مالی از بازسازی کشاورزی پیشنهاد شده است. برای جلوگیری از قحطی که تحت شرایط عادی از کمبود محصول در سال ۱۹۲۵ ناشی شده، ادارهٔ ارزاق که توسط وزارت مالیه و تحت نظارت مستقیم کلنل دی. دبلیو. مک‌کورمک[1] اداره می‌شود، در پاییز ۱۹۲۵م/ ۱۳۰۴ش. و بهار ۱۹۲۶م/ ۱۳۰۵ش. ناوگانی شامل ۱۹۸ کامیون و تعدای تریلر خریداری کرد که حداقل بخشی از تسهیلات مورد نیاز حمل و نقل [کشور] را فراهم می‌کند. اختصاص قانونی درآمدهای انحصاری قند و چای برای ساخت راه‌آهن (نگاه کنید به قسمت ۲۱) نهایتاً وسایل ضروری حمل و نقل برای تولید و بازاریابی محصولات کشاورزی را تضمین خواهد کرد.

نمایشگاه سالانه [محصولات] کشاورزی در تهران، توجه به ابزارهای مدرن کشاورزی را تسریع خواهد کرد و هم اکنون گرایش رو به رشدی برای فروش تراکتور خیش‌های آهنی و دیگر ماشین‌آلات کشاورزی وجود دارد.

۱۴. جنگل‌ها

جنگل‌های ایالات دریای خزر که حدود ۸۰۰۰ مایل مربع (۱۲،۸۰۰ کیلومتر مربع) وسعت دارد، از مهمترین دارایی‌های [کشور] است. این جنگل‌ها علاوه بر عرضه چوبِ سوخت به روسیه، چوب‌های الوار بلوط، ماهون، شمشاد و غیره تولید می‌کنند. زغال مصرفی تهران، خمسه (زنجان) و دیگر ایالات مجاور در فلات ایران، از این جنگل‌ها آورده می‌شود. همچنین جنگل‌هایی در ایالت آذربایجان و کردستان وجود دارد. از جنگل‌های کردستان مازو تولید می‌کنند که عمدتاً صادر می‌شود. رزین در مناطق تپه ماهور تمام مناطق غرب ایران به دست می‌آید. بیشتر جنگل‌ها تحت مالکیت دولت قرار دارند و دولت اخیراً دستوری صادر کرده که کنترل شدیدتری را برای قطع و صادرات درخت برقرار می‌کند و حق خود را برای نظارت بر اعمال قطع درخت در جنگل‌های با مالکیت خصوصی اطلاع داده است. یک

1. D. W. MacCormack.

آلمانی متخصص جنگل استخدام شده و برای بررسی و تعیین حدود جنگل‌های دولتی مشغول به کار شده و در نهایت این که روش‌های جدید درخت‌بُری و جنگل‌کاری ممکن است به اجرا در آید.

۱۵. شیلات

در گذشته شیلات دریای خزر صنعتی بسیار ارزشمند بود و امکانات گذاران زندگی جمعیت بی‌شماری را [فراهم می‌آورد]. همچنین به دلیل دریافت حق‌الامتیازات [شیلات] منبع درآمدی برای دولت ایران بود. انتظار می‌رود که در آینده نزدیک این صنعت مهم که شامل فروش و صادرات ماهی تازه و نمک سود، فرآورده‌های ماهی و خاویار است، به دورهٔ رونق پیشین خود بازگردد. در این خصوص، در حال حاضر هیچ امتیازی برای بهره‌برداری از شیلات وجود ندارد و تنها تعهد موجود دولت ایران، تأمین کردن روسیه از طریق عرضه معمولی ماهی خود است. بندر لنگه در خلیج فارس در روبروی مسقط، مرکز باارزش صید مروارید است. مرواریدهای به دست آمده در این مراکز صیادی جزء بهترین مرواریدهای جهان شناخته می‌شوند.

۱۶. معدن

رگه‌های معادن ایران گوناگون و بسیار باارزش‌اند، اما اکثراً دست نخورده باقی مانده‌اند. دولت، مالک معادن زیر سطح زمین است. بنابراین امتیازات، قراردادها و یا اجاره‌نامه‌هایی که دولت واگذار می‌کند، مشروط به موافقت مجلس است. وزارت فواید عامه برای پرداختن به مسائل مربوط به معادن، قانون موقت معادن را مراعات می‌کند. قانون محاسبات عمومی که به اجرا در آمده است، تصریح می‌کند که اجاره‌نامه و قراردادها می‌بایستی با مزایده عمومی واگذار شود. وزارت مالیه مقررات مالی تمام امتیازات، قراردادها و اجاره نامه‌ها را کنترل می‌کند و پیش از هر نوع واگذاری با رئیس کل مالیه مشورت می‌شود. در اینجا هیچ توافق کلی برای زیر پوشش قرار دادن بهره‌برداری از معادن وجود ندارد؛ اما امتیازات، قراردادها و اجاره‌نامه‌های اندکی برای معادن خاصی در مناطق مشخص به اجرا درآمده است.

زاج سفید در بسیاری از مناطق ایران یافت شده و تا حدی مورد بهره‌برداری قرار

گرفته است. [معادن] آرسنیک در شمال غرب ایران واقع شده است. اورپیمنت Orpiment و سولفید آرسنیک برای صادرات استخراج می‌شود. وجود پنبه نسوز در چندین منطقه گزارش شده است. بوره برای بازار داخلی استخراج می‌شود. [معدن] کروم گزارش شده اما به‌طور قطعی محل آن مشخص نشده است. زغال‌سنگ مربوط به دورهٔ اولیه ژوراسیک به صورت تیره، سیاه و پودری شکل، در شمال و جنوب ایران یافت می‌شود. تهران با زغال سنگ کوه‌های البرز تأمین می‌شود اما به دلیل هزینه‌های حمل و نقل قیمت بالایی دارد. کوبالت و نیکل در چندین منطقه یافت شده است. گفته می‌شود مِس در تمام ایالات ایران یافت می‌شود و غنی‌ترین آن در قسمت شمال غربی کشور قرار دارد. سنگ سُمباده با کیفیت عالی تولید و در داخل مصرف می‌شود. خاک نسوز و فلورورایت یافت شده. طلا در چندین محل گزارش شده است. گفته می‌شود آهن با مقادیر قابل بهره‌برداری در مناطق مختلف ایران وجود دارد. در مازندران، نزدیک به ساحل زغال‌سنگ یافت می‌شود. خاک چینی یافت شده است. گزارش شده که در بیش از صد منطقه ایران سُرب پیدا شده است. رگه‌هایی از مَنگنز کشف شده است. سنگ مرمر فراوان است. نشانه‌هایی از جیوه در شمال غرب ایران یافت شده و پیدا شدن پلاتینیوم در شمال ایران گزارش شده است. نمک و سنگ گچ به فراوانی در تمام مناطق ایران وجود دارد. گفته می‌شود نیترات پتاسیم پیدا شده است. نقره به عنوان یک محصول فرعی از معادن سرب استخراج شده است. لایه‌های گسترده‌ای از سولفور یافت شده است. [وجود] قلع گزارش شده و روی، همراه با معادن آهن، منگز و سرب در مقادیر بازرگانی یافت شده است.

اکسید آهن (خاک سرخ) به وفور در جزیره هرمز در خلیج فارس وجود دارد و طبق یک امتیاز در سال ۱۹۲۲ به یک بازرگان ایرانی واگذار شده است، استخراج و صادر می‌شود.

دولت به عنوان اولین گام برای توسعهٔ منابع معدنی کشور پیشنهاد استخدام زمین‌شناسان و معدن‌شناسان خارجی برای انجام بررسی مقدماتی ضروری را داده است.

۱۷. نفت

مهمترین امتیاز معدنی، امتیاز شرکت نفت ایران ـ انگلیس است که در سال ۱۹۰۱م/ ۱۲۸۰ش. برای یک دوره ۶۰ ساله و در تمام کشور، به جز پنج استان شمالی کشور واگذار شد. طبق این امتیاز، دولت ایران ۱۶درصد سود خالص دریافت می‌کند. (برای امتیازات نگاه کنید به قسمت ۳۷). مهمترین میدان نفتی شرکت، میدان نفتون در ناحیه جنوب کشور است. چاه‌های نفت کم عمق‌اند و موجب جریان منظمی از نفت با کیفیت می‌شود. چاه نفت درخور توجه شرکت، به چاه شماره F7 معروف است که در سال ۱۹۱۱م/ ۱۲۹۰ش. حفر شده و همانگونه که شرکت بیان کرده، تا سال ۱۹۲۵م/ ۱۳۰۷ش. سر جمع شش و نیم میلیون تن نفت [از این چاه] تولید شده است.

تولید نفت شرکت [نفت ایران-انگلیس] در هفت سال گذشته به شرح زیر است:

۱۹۱۸-۱۹م	۱۱۰۶۴۱۵تن	۱۹۲۲-۲۳م	۲۹۵۹۰۲۸تن
۱۹۱۹-۲۰	۱۳۸۵۳۰۱تن	۱۹۲۳-۲۴	۳۷۱۴۲۱۶تن
۱۹۲۰-۲۱	۱۷۴۳۵۵۷تن	۱۹۲۴-۲۷	۴۳۳۳۹۳۳تن
۱۹۲۱-۲۲	۲۳۲۷۲۲۱تن		

عملیات حفاری توسط شرکت در نواحی دیگر نیز اجرا شده است. رئیس شرکت نفت در سخنرانی خود را ۱۰ نوامبر ۱۹۲۵م/ آبان ۱۳۰۴ش. اظهار داشت:

«بر اثر اقدامات تحقیقی همه جانبهٔ زمین‌شناسی که اکتشاف معتبر و جامعی در پی داشت، اکنون تقریباً شش منطقه به عنوان مناطق درخور آزمایش فوری برای حفاری مشخص شده و اقدامات ضروری در دست اجراست.

من در خصوص ناحیه جدیدی که وجود ذخایر قابل توجه نفت به‌طور قطع در آن ثابت شده است، به اتفاقات گذشته اشاره نکرده‌ام. این ناحیه جدید به نفتخانه معروف است و در مرز ایران و عراق قرار دارد. آن قسمتی که به سهم عراق مربوط می‌شود، در منطقه‌ایی که به عنوان اراضی انتقالی معروف است، واقع شده است».

شرکت در سال ۲۵-۱۹۲۴ پالایشگاهی در آبادان در خلیج فارس با ظرفیت بیش

۲،۸۰۰،۰۰۰ تن و پالایشگاه‌های دیگری در لاندارسی[1] و گرینج‌موث[2] در ویلز [جنوبی] به ترتیب با ظرفیت ۹۱۴/۲۵۰ تن و ۲۶۳/۰۰۰ تن راه اندازی کرده است. خط لوله‌ایی با ظرفیت سالانه ۵،۰۰۰،۰۰۰ تن از میدان نفتی تا آبادان کشیده شده است.[3]

در قسمت شمالی ایران و در منطقه خارج از امتیاز شرکت نفت ایران ـ انگلیس به ویژه در ایالات مازندران، گیلان و آذربایجان نشانه‌های فراوانی از وجود نفت گزارش شده است.

از سال ۱۹۲۱ مذاکراتی با شرکت‌های آمریکایی برای واگذاری یک امتیاز نفتی شامل پنج استان شمالی در جریان بوده و در سال ۱۹۲۳ مجلس یک قانون نفتی را تصویب کرد که شرایط کلی امتیاز را مشخص می‌کند. طبق این قانون دولت در نظر دارد امتیاز نفت را به هر شرکت نفتی معتبر و وظیفه‌شناس آمریکایی واگذار کند.

1. Llandarcy 2. Grangemouth.

۳. در کتاب «مأموریت آمریکایی ها درایران» The American Task in Persia, published in America in 1925 اظهارات مشخصی در باره‌ی شرکت نفت ایران - انگلیس صورت گرفته که مطالب بیان شده توسط مدیر شرکت در تهران برای مؤلف، موجب اصلاحات زیر شده است:

«در صفحه ۲۸۲ [این کتاب]، در اشاره به صادرات نامرئی مطلب زیر به چشم می‌خورد:

«... گفته می‌شود که پرداخت‌های شرکت در ایران برای کارگران و سایر ضروریات بالغ بر حدود ۴۰۰/۰۰۰ پوند استرلنیگ است».

سر چالز گرینوی در سخنرانی خود در نشست عمومی سالانه شرکت در ۱۰ نوامبر ۱۹۲۵، مطالب زیر بیان کرد: «وقتی فهمیده می‌شود که ما سالانه حدود ۲/۵۰۰/۰۰۰ پوند برای دستمزد و خریدهای محلی هزینه می‌کنیم، باید به خاطر خدمتی که ما در این خصوص در ایران ارائه می‌دهیم تا حدی قدردانی شود». در صفحه ۲۸۷ نیز مطالب زیر به چشم می‌خورد:

«... شرکت نفت ایران - انگلیس اینگونه اداره می‌شود که دولت بریتانیا از سال ۱۹۱۴ دو سوم سهام آن را در اختیار گرفته است». [اما با توجه به ارقام زیر] دولت بریتانیا در مقایسه با دو سوم سهام خود، در هیچ دوره‌ای چنین سهم بزرگی را دریافت نکرده است. ارقام زیر [که میزان دریافتی دولت بریتانیا از سهام شرکت را نشان می‌دهد] از این قرار است:

سال	دریافتی دولت بریتانیااز شرکت	درآمد شرکت
۱۹۱۴	۲/۱۰۰/۰۰۰ پوند از	۵/۰۰۰/۰۰۰پوند
۱۹۱۵	۵/۰۰۱/۰۰۰ پوند از	۱۹/۴۵۰/۰۰ پوند

دولت بریتانیا همچنین ۱۹۹/۰۰۰ پوند از پنج در صد اوراق قرضه ۴/۵۰۰/۰۰۰ پوند دریافت کرد.

۱۸. آب‌های معدنی (چشمه‌های آب گرم)

انواع مختلفی از آب‌های معدنی در مناطق مختلف ایران یافت می‌شود. مهمترین این آب‌های معدنی در نزدیکی ارومیه، نزدیک دماوند در ایالات تهران و در آوج در بین راه همدان ـ قزوین وجود دارد. مقداری از آب معدنی ایران بـه روسـیه صـادر می‌شود.

۱۹. حمل و نقل

این باور که کلید توسعهٔ اقتصادی ایران بهبود تسهیلات حمل و نقل است، قابل پذیرش است. در حال حاضر تقریباً تمام بازرگانی کشور به داخل و بین نقاط داخلی در بزرگراه‌ها و راه‌های کاروانی به وسیله کامیونت، واگن‌های اسبی و چهارپایان، یعنی شتر، خر، قاطر و اسب حمل می‌شود. (برای مراکز بازرگانی داخلی، نگاه کنید به قسمت ۲۷؛ و برای بنادر ورودی بـه قسـمت ۲۸ بـنگرید). تـنها رودخـانه قـابل کشتیرانی ایران کارون در جنوب غرب ایران است که بـه طـول ۱۷۳ کـیلومتر و بـا ژرفای ۱۲۰ سانتی‌متر قابل کشتیرانی است.

۲۰. بزرگراه‌ها

راه‌های ساخته شدهٔ مناسب برای وسایل نـقلیه مـوتوری سـنگین عـبارتنداز: از قصرشیرین تا قزوین از طریق کرمانشاه و همدان، ۶۰۸کیلومتر؛ از انزلی تا قزوین از طریق رشت ۲۵۶کیلومتر؛ از تبریز تا جلفا به موازات راه‌آهن ۱۲۸کیلومتر؛ و از جلفا تا خوی در آذربایجان ۹۶کیلومتر؛ راه قزوین به تهران به طول ۱۴۴کیلومتر که بیشتر آن ساخته شده و مناسب برای حمل و نـقل مـوتوری است و بـرای حـمل و نـقل موتوری مورد استفاده قرار می‌گیرد. راه‌هایی که ساخته نشده‌اند [اما] بـرای حـمل و نقل موتوری مناسب‌اند، عبارتند از: راه‌های تهران به مشهد [به طول] ۹۳۴کیلومتر و راه تهران به اصفهان [به طول] ۴۶۴کیلومتر. راه‌های زیر برای وسایل موتوری قـابل عبور است: اصفهان به شیراز ۴۶۴کیلومتر؛ اصفهان به کـرمان از طـریق یـزد، ۶۴۰ کیلومتر؛ قزوین به تبریز ۴۳۲کیلومتر که قسمتی از این راه توسط ارتش ساخته شده است؛ مشهد به دزدآب (زاهدان) ۹۶۰کیلومتر، بـوشهر بـه شـیراز ۲۸۸کـیلومتر؛ و تهران از طریق قم به اراک، حدود ۱۹۲کیلومتر. به دلیل توپوگرافی کشور، این راه‌ها



۱. نقشهٔ راه‌های حمل و نقل در ایران.

به‌طور طبیعی در بعضی نقاط مشخص یا در فصل‌های خاصی از سال، سختی‌ها و مشکلاتی دارند. راه‌های بازرگانی بی‌شمار دیگری در ایران وجود دارد که احتمالاً مهمترین آنها راه [جنوب] به سمت شمال از طریق خرمشهر به تهران است که بخشی از آن قابل عبور بوده و اخیراً توسط ارتش ساخته شده است و دیگری راه شمال غربی که از طریق تبریز به بندر ترابوزان ترکیه در دریای سیاه متصل می‌شود.

در سال ۱۳۰۲ و ۱۳۰۳ش. که یک مهندس راه آمریکایی در هیأت مالی آمریکایی‌ها به عنوان مدیر راه‌ها در وزارت فواید عامه خدمت می‌کرد، هزینه‌ها به دقت کنترل شد و نشانهٔ بهبود راه‌ها عملی شد. در ۹ فوریه ۱۹۲۶ مجلس شورای ملی قانون پیشنهادی هیأت آمریکایی برای منسوخ کردن تمام مالیات‌ها و هزینه‌هایی که قبلاً بر کالاهای داخلی و وسایل حمل و نقل، شامل عوارض راهداری و نواقل (در دروازه‌های شهرها و شهرک‌ها جمع می‌شد)، تحمیل می‌شد، تصویب کرد و فهرستی از عوارض بر کالاها که در گمرکخانه‌های مرزی جمع‌آوری می‌شد و سیستمی از جواز ورودیه وسایل موتوری را جایگزین این تحمیلات آشفته کرد. کل درآمدهای به دست آمده از مالیات‌های جدید، بعد از کسر پنج درصد هزینه‌های جمع‌آوری، به ساخت و نگهداری راه‌ها و برای روشنایی و پاکیزگی خیابان‌های شهری اختصاص می‌یابد. با اجرای این قانون جدید، برآورد می‌شود در مقایسه با تقریباً ۴۰۰،۰۰۰ تومانی که در سال ۲۶–۱۹۲۵م/ ۱۳۰۴ش. اختصاص یافت، در سال مالی ۲۷–۱۹۲۶م/ ۱۳۰۵ش. مبلغ ۱،۵۰۰،۰۰۰ تومان برای هزینه راه‌ها فراهم شود. در همین قانون تقریباً پارلمان برای استخدام یک آمریکایی مهندس بزرگراه که مسؤلیت ساخت و نگهداری و کنترل تمام مخارج این اهداف را دارد، داده شد.

برنامه‌های دولت در خصوص ساخت و نگهداری راه‌ها، شاملِ تعمیر راه‌هایی از قصرشیرین به قزوین، از انزلی به قزوین و از قزوین به جلفا و ساخت راه‌هایی از مرز[عراق] تا قصرشیرین، از قزوین تا تهران ۱۴۴کیلومتر، از قزوین به تبریز ۴۴۲ کیلومتر، از خوی به بایزید ۱۴۱کیلومتر، از تهران به مشهدسر (آمل) ۲۴۳کیلومتر، از تهران به مشهد ۹۳۴کیلومتر، از تهران به محمره (خرمشهر) از طریق قم، اراک (سلطان‌آباد) و دزفول ۷۵۵کیلومتر، از مشهد به دزدآب (زاهدان) ۹۶۰کیلومتر و از مشهد به هودان! Hudan (قوچان؟) است.

در نتیجه بهبود راه‌ها و افزایش نیازهای کشور، حمل و نقل موتوری به سرعت

در حال افزایش است. به‌طور تقریبی برآورد می‌شود که ۳۰۰۰اتوموبیل در ایران وجود دراد. در سال ۲۵-۱۹۲۴، ۵۲۹اتوموبیل وارد شد که در مقایسه با ۳۹۲ عدد درسال قبل، یک افزایش ۳۷ درصدی را نشان می‌دهد. یک سرویس حمل و نقل موتوری بین تهران و بندر پهلوی (انزلی) مشغول کار است. همچنین یک سرویس حمل و نقل موتوری بین تهران و ابتدای خط آهن عراق در خانقین وجود دارد و حمل و نقل سریع و راحتی برای مسافران فراهم می‌آورد. این خط بخشی از سرویس حمل و نقل بیابان‌رو به بیروت است که مسافران را در حدود شش روز از تهران به مدیترانه انتقال می‌دهد.

بنابراین مسافر، کالا و نامه با برنامهٔ منظم و با وسایل موتوری بین تهران و عراق و بین تهران و دریای خزر انتقال می‌دهند علاوه بر این اتوموبیل و کامیون در بیشتر شهرهای ایران برای سفرهای ویژه در دسترس می‌باشد.

ادارهٔ ارزاق دولت، برای حمل غلات ناوگانی مرکب از ۱۹۸کامیون و ۶۰ تریلر خریداری کرده است. بعد از برداشت محصول سال ۱۹۲۶ پیشنهاد شد تا از این کامیون‌ها نه تنها برای تضمین عرضه نان مناطق مرکزی، بلکه برای حمل و نقل مسافر، کالا و محموله پستی در تمام راه‌های اصلی استفاده شود.

۲۱. خطوط آهن

راه‌آهن اصلی ایران، یعنی خط آهن تبریز- جلفا تحت مالکیت دولت است و به وسیله دولت اداره می‌شود و منبع چشمگیری برای درآمد خالص [کشور] است. این خط آهن تقریباً ۱۲۸کیلومتر طول دارد و یک خط فرعی از صوفیان به دریاچه ارومیه با مسافتی حدود ۴۸کیلومتر دارد. این خط فرعی به یک خط قایقرانی در دریاچهٔ ارومیه متصل می‌شود که بهره‌برداری و مالکیت آن در اختیار دولت است. کار فرستادن کالا با خط آهن و با کشتیرانی [دریاچه ارومیه] زیاد بوده و در حال افزایش است. اخیراً دولت ایران دو عدد لوکوموتیو، ۳۰ماشین باربری و مقدار یک سال سوخت نفتی از دولت روسیه خریداری کرده است. تراورس‌های چلیپایی جایگزین [تراورس‌های قدیمی] شده و بازسازی کاملی از این اموال در دست اقدام است.

همچنین حدود ۶۹کیلومتر از خط آهن در منتهی‌الیه گوشه شمال غربی ایران وجود دارد که جزء اموال دولت ایران است اما در وضیت بدی قرار دارد.

سیستم راه‌آهن هند در طی جنگ [جهانی اول] در داخل بلوچستان گسترش یافت که به دزدآب (زاهدان) ختم می‌شود. ۴۸ کیلومتر از این خط آهن در داخل خاک ایران است و برای ایران ارزش زیادی دارد.

همچنین شماری از خط آهن‌های بسیار کوتاه و باریک در ایران وجود دارد که [تنها] استفاده صنعتی محلی دارند.

مجلس در می ۱۹۲۵ قانونی تصویب کرد که انحصار دولتی بر قند و چای برقرار می‌کند و برآورد می‌شود درآمد سالانه‌ایی بین ۴ تا ۵ میلیون تومان فراهم کند که این مبلغ طبق قانون به‌طور انحصاری برای ساخت راه‌آهن اختصاص می‌یابد. این قانون بدون مشکل به اجرا در آمده و در ۲۱ مارس ۱۹۲۶ بودجه راه‌آهن به مبلغ تقریبی ۳ ملیون تومان در یک حساب مخصوص نگهداری شد.

مقرراتی برای بودجه‌های ضروری انجام گرفته است. در فوریه ۱۹۲۶، مجلس با تصویب قانونی برای اختصاص ۲۵۰۰۰ تومان به غیر از این بودجه، برای استخدام یک مهندس آلمانی به منظور گزارش امکان تولید آهن و فولاد در ایران و استخدام یک مهندس آمریکایی متخصص راه‌آهن برای برعهده گرفتن مسؤلیت بررسی و مطالعات اولیه راه‌آهن، اقدامات بیشتری انجام داد. همچنین برای استخدام این مهندس آمریکایی و بررسی مقدماتی راه‌آهن، مبلغ ۱۵۰۰۰ تومانی دیگر اختصاص داد.

بعد از آنکه مطالعات مقدماتی تکمیل شود، دولت طبق قانون می‌بایست بعد از ملاحظات اقتصادی، سیاسی و مزایای سیاسی [آن]، برنامه‌ایی را که با صلاح دید خودش، به نظر برسد که بیشترین تناسب سودمندی اقتصادی را دارد، انتخاب نماید و این طرح را برای موافقت نهایی به مجلس ارائه کند. علاوه بر این، پروژه‌ایی برای ساخت یک خط آهن سبک از منطقهٔ غله خیز سیستان تا دزدآب (زاهدان)، به مسافت ۱۳۵ مایل تحت بررسی است.

هیچ توافق قابل ملاحظه‌ای برای ساخت راه‌آهن در ایران وجود ندارد. دولت قصد دارد زمانی که برای اجرای برنامه راه‌آهن خود آماده شد، ساخت یک یا چند خط آهن را به یک شرکت ساختمانی خصوصی به حساب دولت پیشنهاد دهد.

۲۲. حمل و نقل هوایی

ارتش ایران در سال ۱۹۲۳م/ ۱۳۰۲ش. تعدادی هواپیمای فرانسوی برای استفاده نظامی خریداری کرد. بعداً شرکت یونکرس یک سرویس بازرگانی هوایی بین تهران و باکو را شروع کرد. در فوریه ۱۹۲۶ با موافقت مجلس امتیاز حمل و نقل هوایی بسته‌های پستی، مسافر و کالا بین تهران ـ بندر پهلوی (انزلی) (از طریق باکو به اروپا متصل می‌شود)، تهران ـ مرز عراق، (از طریق بغداد به اوروپا متصل می‌شود) و تهران به اصفهان، شیراز و بوشهر به این شرکت واگذار شد.

۲۳. ارتباطات

به استثنای ارتباط تلفنی سیستم ارتباط داخلی ایران تحت کنترل دولت است و زیر نظر وزارت پست و تلگراف قرار دارد. سازمان خدمات پستی ایران همانند سایر کشورهاست و تاکنون با دستیاری کارشناسان خارجی اداره شده است.

اقداماتی برای توسعهٔ سرویس پست اتوموبیل (نگاه کنید به قسمت ۲۰) و افتتاح سرویس پست هوایی صورت گرفته است (نگاه کنید به قسمت ۲۲). بسته‌های پستی به مقصد ایران، می‌بایستی به آدرس محمره (خرمشهر)، بوشهر، بندر عباس یا دزدآب (زاهدان)، فرستاده شود و از آنجا با بستهٔ پست ایرانی به مقصد داخلی ارسال گردد. دولت ایران مالک و بهره‌بردار خطوط تلگراف در داخل کشور است و در حال گسترش این خطوط می‌باشد. شرکت تلگراف هند ـ اروپا و ادارهٔ تلگراف هند ـ اروپا مالک خطوطی است که ازطریق آن امکان ارتباط با تمام نقاط جهان را دارد. وزارت جنگ یک ایستگاه بی‌سیم پرقدرت در نزدیکی تهران راه اندازی کرده است.

سیستم تلفن شهرهای مختلف ایران توسط یک شرکت سهامی ایرانی کنترل می‌شود. تجهیزاتِ[تلفن] مدرن است و سیم‌های تلفن تهران در زیر زمین قرار دارند. شماره مشتریان[خط تلفن] افزایش منظمی را نشان می‌دهد.

۲۴. کارهای عام‌المنفعه

اداره، تعمیر و نگهداری راه‌ها، خطوط آهن و پلها، ساخت لنگرها، ساخت بناهای عام‌المنفعه و مراقبت از آن و کنترل منابع ملی مانند معادن، جنگل‌ها، شیلات و تشویق کشاورزی، تحت اختیار وزارت فواید عامه اداره می‌شود. دولت ایران در

نظر دارد برنامه‌ایی در جهت کارهای عمومی سودآور، با ماهیتی از قبیل کمک کردن به بهبود وضعیت اقتصادی کشور و توسعهٔ منابع و افزایش درآمدهای آن، شروع کند. پروژه‌های درستی تدوین شده و هم اکنون تحت بررسی دولت ایران قرار دارند؛ و در میان این پروژه‌ها، آن دسته از برنامه‌های عمومی که به‌طور چشمگیری بیشترین بهره‌وری و بیشترین سودآوری درکشاورزی، بازرگانی و درآمدهای کشور داشته باشد، انتخاب خواهد شد. (نگاه کنید به بخش‌های ۱۳،۲۰، ۲۱ و ۲۶).

۲۵. کارخانه‌ها و صنایع

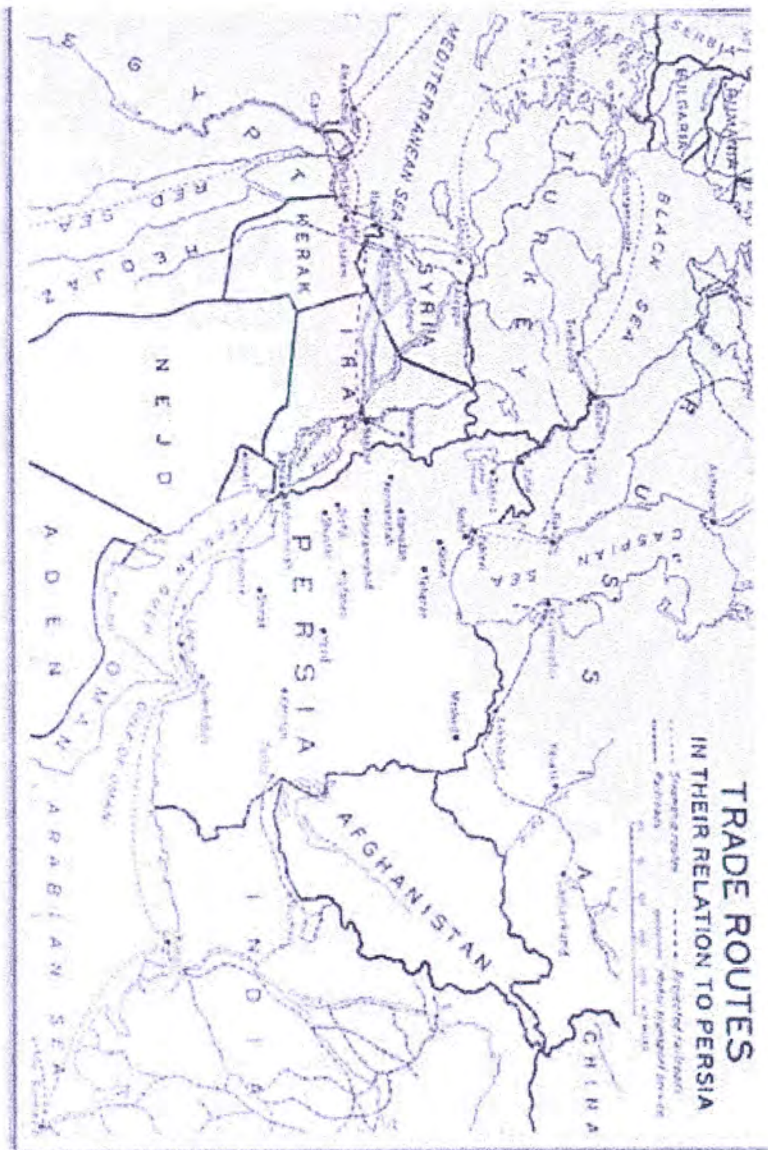
به جز چند استثنا، کارخانه‌های تولیدی جدید در ایران وجود ندارد. کالاها عموماً با دست و در خانه ساخته می‌شوند. تولیدات ایرانی شامل کالاهایی مانند سفال، آجر، کاشی، انواع لباس با پارچه‌های متفاوت، فرش، قالیچه، کفش‌های محلی، اثاثیهٔ منزل، سیگار و کبریت، در مراکز مختلف ساخته می‌شوند. صنایع ایرانی رشد خودجوش دارد و هنوز عموماً سرمایهٔ یک خانواده متوسط و اندوخته‌های موجود در خانواده‌ها محدود است. به‌طور کل عملاً هیچ نوع تقسیم کار وجود ندارد. برای مثال تولید یک فرش شامل فرایند ریسندگی، رنگرزی و بافت است که تمام این مراحل به‌طور کامل توسط یک شخص انجام می‌گیرد. این یک نمونه‌ای است که در آن ماشین‌آلات مدرن می‌تواند صنایع بومی را تقویت کند. جالب این است که کارگاههای دستی برای [بافتن] قالی و پارچه‌های پنبه‌ای، پشمی و ابریشمی در هر روستا و یا حتی در چادرهای کوچ‌نشین‌ها، یافت می‌شود. خامه گاهی کاملاً با دست یا به وسیلهٔ یک چرخ ریسندگی چوبی قابل حمل ریسیده می‌شود. در صنعت فرش و بافندگی، نیاز زیادی به ماشین‌های نخ‌ریسی (خامه) وجود دارد که البته تعداد قابل توجهی از آن، از خارج وارد شده است. لازم به یادآوری است که مواد خام ابریشم، پنبه و پشم به وفور و باکیفیت مناسب درکشور وجود دارد و عرضهٔ ماشینهای ریسندگی کارآمد، نه تنها به خودی خود منبع سودمندی خواهد بود، بلکه فایدهٔ زیادی برای جامعه خواهد داشت. دولت اقداماتی در جهت تشویق صنایع پارچه‌بافی ایران و توسعهٔ تولید ابریشم و قند انجام داده است. اخیراً واردات مقدار زیادی از ماشین‌آلات صنعتی صورت گرفته است.

دستمزد [نیروی] کار در ایران پایین است. به استثنای شرکت تلفن، به‌طور کل

هیچ شرکت سهامی ایرانی وجود ندارد. اخیراً قسمتی از یک آیین‌نامهٔ بازرگانی مورد تصویب قرار گرفته و با ثبات و امنیت موجود در کشور انتظار می‌رود که مبالغ بیشتری از [سرمایه‌های] ایرانی و خارجی برای سرمایه‌گذاری در صنایع ایرانی فراهم شود.

۲۶. پروژه‌های برق آبی

شماری از فرصت‌های جالب در ایران برای توسعهٔ برق آبی در مقیاسی وسیع وجود دارد. بنابراین مواردی که به‌طور کاملاً جدی تحت بررسی قرار گرفته‌اند، شامل رودخانه جاجرود نزدیک تهران، رود کرج در نزدیک تهران، رودخانه زاینده رود نزدیک اصفهان و رود کارون در نزدیک شوشتر است.



۲. نقشهٔ راه‌های تجاری [بین‌المللی] و ارتباط آنها با ایران.

۲۷. بازرگانی داخلی

مراکز عمدهٔ بازرگانی ایران عبارتند از: تهران، تبریز، رشت، مشهد، اصفهان، همدان و شیراز. این مراکز، نقاط اصلی توزیع و جمع‌آوری مناطق مربوط به خود هستند و تجارت وسیعی بین این نواحی معمول است. مشهد مرکز تجارت پشم شمال [ایران] است، تبریز مرکز خشکبار، اصفهان مرکز کالاهای فلزی، همدان مرکز چرم، لاک، الکل و ضمغ و شیراز مرکز کارهای نقره‌ایی است. مراکز اصلی صنایع قالی عبارتند از: کرمان، شیراز، کاشان، اراک (سلطان‌آباد)، همدان، تهران، سِنَه (سنندج)، مشهد، تبریز و استرآباد. اهمیت این شهرها به عنوان مراکز تجاری به همان نسبت، توسعهٔ تسهیلاتِ حمل و نقل را افزایش خواهد داد.

۲۸. بازرگانی خارجی

ورودی‌های اصلی و بنادر ایرانی عبارتند از: کرمانشاه که از طریق آن کالا به بغداد منتقل می‌شود؛ پهلوی (قبلاً انزلی)، بندری در دریا خزر که به وسیلهٔ کشتی بخار به باکو متصل می‌شود؛ بوشهر در خلیج فارس و راه خروجی به هند؛ تبریز که با راه‌آهن خود به قفقاز متصل می‌شود و بزرگراه آن به ترابوزان وصل می‌شود؛ مشهد که با یک راه درشکه‌رو مناسب به عشق‌آباد، پایانه خط آهن روسیه متصل می‌شود؛ و دزدآب (زاهدان) در مرز افغانستان که با خط آهن به هند متصل می‌شود؛ و سرانجام محمره (خرمشهر)، محل صدور فراورده‌های نفتی در جنوب است. سایر بنادر [برای تجارت خارجی] عبارتند از: آستارا، مشهدسر، (بابلسر) و بندر گز در دریای خزر و بندرعباس و لنگه در خلیج فارس.

ارزش بازرگانی خارجی ایران در چهارسال مالی منتهی به ۲۰ مارس ۱۹۲۵ که برای آن آمار کامل گمرکات موجود است و به صورت قران بیان شده به شرح زیر است:

سال	واردات (قران)	صادرات (قران)	کل (قران)
۱۹۱۱-۱۲م	۵۷۰/۲۰۸/۴۴۰	۴۲۰/۷۸۴/۶۸۲	۹۹۰/۹۹۳/۱۲۲
۱۹۱۲-۱۳	۵۷۶/۵۷۵/۶۳۹	۴۳۶/۳۳۳/۲۷۱	۱/۰۰۳/۹۰۸/۹۱۰
۱۹۱۳-۱۴	۶۴۷/۱۶۴/۸۴۱	۴۵۵/۸۳۹/۶۳۵	۱/۱۰۳/۰۰۴/۴۷۶

۱۹۱۴-۱۵	۴۹۹/۳۲۲/۹۱۰	۳۹۶/۰۵۷/۸۶۳	۸۹۵/۳۸۰/۷۷۳
۱۹۱۵-۱۶	۴۹۴/۱۰۷/۹۶۵	۳۷۷/۱۳۴/۶۱۴	۸۴۱/۲۴۲/۵۷۹
۱۹۱۶-۱۷	۴۹۴/۷۷۱/۰۱۷	۴۳۳/۸۹۵/۳۴۶	۹۲۸/۶۶۶/۳۶۳
۱۹۱۷-۱۸	۴۶۸/۰۶۵/۹۱۰	۳۳۸/۷۱۴/۳۸۹	۸۰۶/۷۸۰/۲۹۹
۱۹۱۸-۱۹	۴۷۶/۲۸۶/۷۹۳	۲۷۰/۸۶۸/۹۴۳	۷۴۷/۱۵۵/۷۳۶
۱۹۱۹-۲۰	۶۲۹/۷۹۲/۶۵۶	۳۶۷/۸۱۷/۳۵۳	۹۷۷/۶۱۰/۰۰۹
۱۹۲۰-۲۱	۵۸۲/۳۵۱/۶۳۳	۳۷۱/۱۹۸/۷۷۹	۸۵۳/۵۵۰/۴۱۲
۱۹۲۱-۲۲	۶۰۹/۷۷۵/۳۶۸	۵۰۲/۰۴۴/۷۸۹	۱/۱۱۱/۸۲۰/۱۵۷
۱۹۲۲-۲۳	۶۱۹/۲۰۱/۰۴۶	۷۳۳/۹۸۲/۸۴۳	۱/۳۵۳/۱۸۳/۸۸۹
۱۹۲۳-۲۴	۶۸۱/۳۲۱/۸۲۳	۷۶۸/۳۹۲/۱۶۲	۱/۴۴۹/۷۱۳/۹۸۵
۱۹۲۴-۲۵	۷۷۱/۴۴۵/۱۴۳	۱/۰۰۰/۱۶۳/۱۴۲	۱/۷۷۱/۶۰۸/۲۸۵

در ارقامی که در بالا ذکر شد، حساب صادرات نفت توسط شرکت نفت ایران ـ انگلیس و همچنین واردات خاصی که در تراز بازرگانی به شمار نیامده، مستثنی شده است. در سال ۱۹۱۹-۱۹۱۸م/ ۱۲۹۷ش. به دلیل توقف بازرگانی در نتیجهٔ جنگ، صادرات بازرگانی مرئی ایران پایین آمده و به کمتر از ۲۰ درصد کل بازرگانی کاهش یافته است؛ اما در سال ۲۴-۱۹۲۳م/ ۱۳۰۲ش. افزایش یافته و به ۳۶ درصد و درسال ۲۵-۱۹۲۴م/ ۱۳۰۳ش. به ۳۹ درصدِ کل بازرگانی افزایش یافت. تراز بازرگانی که درسال ۲۰-۱۹۱۹ به ۴۴۲،۴۰۳،۰۰۰ قران رسیده بود، [به ۳۱۳،۵۵۴،۰۰۰ قران در سال ۲۳-۱۹۲۲ به ۳۱۳/۵۵۴/۰۰۰ قران و در سال ۲۴-۱۹۲۳ به ۲۹۵/۸۲۷/۰۰۰ و در سال ۲۵-۱۹۲۴ و ۲۸۶/۰۸۳/۰۰۰ قران کاهش یافته است].

برآورد صادرات نامرئی ایران دشوار است. این صادرات نامرئی شامل مبالغ هزینه شده توسط نمایندگان خارجی، سفرا و مسافران در ایران، حق‌الامتیاز شرکت نفت ایران ـ انگلیس، پرداخت‌های این شرکت در ایران برای نیروی کار، تدارکات و غیره است. از جمله صادرات نامرئی فوق‌الذکر که در ستون بستانکاری شرکت نفت ایران- انگلیس وارد شده و توسط شرکت اظهار گریده، مبلغ ۱۴۰/۳۳۷/۴۸۸ قران است.

در سال ۲۵-۱۹۲۴م/ ۱۳۰۳ش، به ارزش ۸/۵۶۰/۵۰۵ قران شمش نقره وارد شده و مبلغ این‌گونه واردات در سال ۲۶-۱۹۲۵م/۱۳۰۴ش.، بیش از ۱۷/۰۰۰/۰۰۰

قران خواهد شد؛ و اخیراً نیز قراردادهایی برای واردات شمش نقره و مسکوکات در سال ۲۷-۱۹۲۶م/ ۱۳۰۵ش. به مبلغ ۶۰/۰۰۰/۰۰۰قران منعقد شده است.

گذشته از این، احتمال دارد که صادرات در مقایسه با واردات، کمتر ارزش‌گذاری شده باشد و به‌طور کل محتمل است که تراز منفی بازرگانی تا حد زیادی غیرواقعی باشد.

وضعیت کلی ایران به‌طور قطع مطلوب است. تجارت خارجی در حال بهبود است؛ عوارض راه‌داری که دلالت روشنی از بازرگانی داخلی بود، با لغو آن افزایش منظمی نشان داد؛ معاملات بانک‌های ایرانی در حال افزایش است؛ به نظر می‌رسد که تجار ایرانی از کار و کاسبی بهتری برخوردارند؛ و نشانه‌های بسیارِ دیگری از روند مطلوب تجاری از جمله افزایش اعتماد در معاملات جامعه وجود دارد.

۲۹. بانکداری و اعتبارات

سه بانک مهم خارجی در ایران وجود دارد. بانک شاهنشاهی ایران در ارتباط با سرویس وجوه بدهی خارجی برای دولت شاهنشاهی ایران کار می‌کند. این بانک وجوه دریافتی گمرکات جنوب را در هنگام سررسید آنها دریافت می‌کند، کوپن‌ها را در لندن می‌پردازد و تراز خزانه ملی را حفظ می‌کند. بانک شاهنشاهی به همین ترتیب تمام وجوه پرداختی درآمدهای مالیاتی برای ارسال به تهران دریافت می‌کند و وجوه ارسالی دولت برای ایالات را بدون هزینه انجام می‌دهد. این بانک، اعتبارات بانکی موقت را تا هنگام جمع‌آوری درآمدهای ایالات و دریافتی‌های اضافی گمرکات یا حق‌الامتیاز نفتی ایران ـ انگلیس را برای خزانه ایران تهیه می‌کند. سرانجام، این بانک با دولت ایران در موضوع ضرب سکهٔ نیکل و همچنین در خرید واردات نقره برای ساخت مسکوک در ضرابخانه بانک شاهنشاهی همکاری می‌کند. از این پس، اگر دولت ایران تصمیم به پذیرش استاندارد طلا بگیرد، بانک شاهنشاهی ایران با شرایط امتیازات خودش، به حمایت از دولت برای [رسیدن به] این هدف، متعهد می‌شود. بانک شاهنشاهی ایران مؤسسه‌ایی انگلیسی با یک سرمایهٔ تصویب شده ۴/۰۰۰/۰۰۰ پوندی است. این مؤسسه دارای فعالیت بانکداری عمومی است و شعبه‌هایی در تمام شهرها مهم ایران دارد و نیز ارتباطاتی با ایالات متحده آمریکا و اروپا دارد و طبق امتیازات خود همانند یک بانک دولتی عمل می‌کند. این بانک در

ازای امتیاز، ۶ درصد سود خالص و حداقل سالانه مبلغ ۴۰۰۰ پوند به دولت می‌پردازد. بانک شاهنشاهی به خوبی سازماندهی شده و به‌طور مطلوب اداره می‌شود و از شهرت بی‌نظیری برخوردار است. بانک شاهنشاهی عثمانی، یک مؤسسه خارجی با سرمایهٔ ۱۰/۰۰۰/۰۰۰پوند است که چندین شعبه در ایران دارد و با انجام فعالیت بانک‌داری عمومی، کمک موثری به بازرگانان ایران می‌کند. اخیراً بانک روس ـ ایران در تهران و شمال ایران تأسیس شده و فعالیت‌های اصلی آن در ارتباط با بازرگانی روسیه است.

علاوه بر بانک‌های ذکر شده فوق، پنج بازرگان ایران برات‌ها را در تمام ایالات ایران خرید و فروش می‌کنند، به‌طوریکه گفته می‌شود[این برات‌ها دارای] اعتباری بین ۱۰/۰۰۰/۰۰۰ تا ۵۰/۰۰۰/۰۰۰ قران و چندین مورد دیگر با اعتبارات کمتر است.

بانک قبلی روسیه یعنی بانک استقراضی ایران[1] طبق معاهده‌ی ۱۹۲۱ ایران- روس، با تمام دارایی‌ها و دیونش به ایران واگذار شده. این بانک که در وضعیت ورشکستگی قرار گرفته بود، اخیراً با تمام دارایی‌ها و دیونش به دولت ایران انتقال یافته و به‌طور مستقیم توسط وزارت مالیه اداره می‌شود. در۲۱مارس ۱۹۲۵م. اول فروردین ۱۳۰۴ش. دارایی‌های بانک ۵-۱۲۸/۰۸۷/۸۰۴قران و ۹۵-۱۸/۵۴۲/۱۵۳ روبل بود، درحالیکه دیون آن ۱۵-۱۰/۱۳۳/۴۰۱ قران و ۳۷-۳/۰۴۳/۴۱۳ روبل بود.

۳۰. پول رایج

پول رایج کشور در یک وضعیت کاملاً معقولی قرار دارد. سکهٔ معیار کشور قران است، یک سکهٔ نقره‌ایی به وزن ۱۴۸ هزارم اونسِ تروواییی[2] و دارای نه دهم نقره خالص است. مسکوکات نقره ۲ و ۵ قرانی و تقسیمات پولی نیم قرانی و یک چهارم قران نیز رایج است. ۱۰ قران برابر یک تومان است. با نرخ کنونی تبدیل ارز، یک دلار رایج ایالات متحده آمریکا تقریباً برابر با ۹ قران است. یک ضرابخانه مرکزی در نزدیک تهران تأسیس شده که به میزان مسکوک نقره‌ایی که کشور نیاز دارد، از نقرهٔ خریداری شده توسط ضرابخانه در خارج یا داخل کشور سکه ضرب می‌کند. مقدار

1. Escompt de PerseBank d.

2. An ounce troy.

قران نقرهٔ ضرب شده در طی سال مالی ۲۴-۱۹۲۳ که معرف محصول متوسط سالانه است، ۷/۰۰۰/۰۰۰ قران بود.

اگرچه سکه‌های پول طلا زیاد رایج نیست، اما هنوز با ارزش اسمی یک تومانی، پنج قرانی و دو قرانی ضرب می‌شوند که ارزش یک تومان طلا برابر با حدود ۱۸ قران است. سکه‌های نیکل، [به ارزش] یک دهم قران و یک بیستم قران، توسط ایران در خارج ضرب شده و توسط بانک شاهنشاهی ایران، در کشور به گردش می‌افتد. بانک [شاهنشاهی] انحصار کاملی بر انتشار اسکناسهای قابل پرداخت در وجه حامل، دارد. اسکناسهای در گردش،۱، ۲، ۵، ۱۰، ۲۰، ۵۰، ۱۰۰ و ۱۰۰۰تومانی است. این اسکناس‌ها از اعتبار خوبی برخوردار بوده [و با عنوان] «تنها قابل پرداخت در محل صدور»، مهر می‌شوند. مبلغ اسکناس‌های در گردش، درست در چارچوب محدودهٔ ۸۰۰/۰۰۰ پوندی است که طبق شرایط امتیاز بانک قید شده است و ذخیره فلزات [آن] یک سوم مبلغ اسکناس‌های در گردش است و باور بر این است که [این رویه] عملاً توسط بانک پیروی شده است. طی سال گذشته مقادیر زیادی از سکه‌های نقره معیوب ایرانی، از گردش خارج شده و با مسکوکات سالم جایگزین شده است.

برات‌های معتبر بازرگانی به وسیله بانک‌های خارجی در تهران با ۱۲درصد تنزیل می‌شوند. وام‌هایی که با رهن املاک غیرمنقول تضمین می‌شوند، با ۹ درصد تا ۲۴ درصد بهره یا در بعضی موارد با بهره بیشتر پرداخت می‌گردد.

۳۱. اوزان

واحد وزن مَن است (حدود ۶/۴۹۵ پوند یا ۲/۹۴۶ کیلو گرم). ۶۰ مثقال معادل یک سیر (تقریباً ۲/۵۹۸ اوز) و ۴۰ سیر برابر با یک من است. ۱۰۰ من، یک خروار می‌شود؛ ۳ خروار معادل ۱/۹۴۸/۵ پوند یا تقریباً یک تُن کوتاه است. طبق قانون جدید سیستم جدید اوزان بر اساس یک سیستم متریک، برقرار شده و اجرای کامل آن، هم اکنون تحت بررسی دولت قرار دارد و منِ پیشنهادی برابر با ۳کیلو گرم قرار گرفته است.

واحد اندازه‌گیری طول، ذرع است و رایج‌ترینِ آن ذرعی است که تقریباً ۴۱اینچ است. یک فرسخ ۶/۰۰۰ ذرعی نزدیک ۴ مایل (۶کیلومتر) است. متر، کم و بیش در

شهرهای بزرگتر کاربرد دارد. واحد اندازه‌گیری سطح، جریب است و میزان آن تا حدی طبق رسم مناطق مختلف، متفاوت است. احتمالاً به‌طور کل هیچ مقیاسی برای ظرفیت اندازه‌گیری غلات و حتی مایعاتی که با وزن فروخته می‌شود وجود ندارد.

۳۲. ادارهٔ مالیه

وزارت مالیه مسؤلیت اجرای تمام قوانین مالی، تدوین بودجه دولت، جمع‌آوری درآمدها، ترتیب اعتبارات و وامها برای دولت، نگهداری و پرداخت بودجه‌های دولت و پرداخت بدهی دولت بر عهده دارد. وزارت مالیه، املاک خالصه را اداره می‌کند؛ و از طریق ادارهٔ ارزاق انحصار خرید و فروش غلات در تهران و ایالات مجاور آن که برای تأمین غذای پایتخت ضروری است، بر عهده دارد.

سازمان وزارت مالیه شامل دفتر وزیر، دفتر ادارهٔ کل مالیه، ادارهٔ کل بازرسی و محاسبات، خزانه‌داری کل، ادارهٔ کل درآمدهای داخلی، ادارهٔ کل گمرکات، ادارهٔ ارزاق، ادارهٔ کل تدارکات، بخش پرسنلی و بخش مکاتبات و بایگانی است. سازمان مرکزی وزارت مالیه شامل گمرکات تهران است و فعالیت‌هایش در ایالت از طریق کارگزاران مالی، مدیران مالی ایالات و نمایندگان گمرکات اداره می‌شود.

سال مالی ایران همانند سال تقویمی رسمی از ابتدای سال خورشیدی در اول فروردین یا ۲۲ مارس شروع می‌شود. شروع سال در ۲۲ مارس ۱۹۲۶، [برابر با] سال ۱۳۰۵ خورشیدی ایران است.

۳۳. مشاوران مالی

از سال ۱۹۰۰م/ ۱۲۷۹ش. مشاوران و مدیران خارجی توسط دولت ایران برای همکاری در سازماندهی و اداره بخش‌های مختلف به ویژه بخش‌های مربوط به مالیه استخدام شده‌اند. ادارهٔ کل گمرکات ایران برای مدت بیش از ۲۵سال تحت مسؤلیت اداری کارمندان بلژیکی بوده و در نتیجهٔ سازماندهی و رسیدگی آنها، این بخش مهم درآمد را به نحو مؤثری عمل می‌کند. ادارهٔ گمرکات هم اکنون تحت مدیریت یک مدیر کل بلژیکی به نام م. لامبرت مولیتور[1] با یازده مشاور بلژیکی است.

1. M. Lambert Molitor.

بیشترین آزادی عملی که ایران به مشاوران مالی خود اعطا کرده، آزادی عملی بوده که به آقای دبیلو. مورگان شوشتر[1] آمریکایی داد؛ وی با گروهی از دستیاران آمریکایی در ۱۲ می ۱۹۱۱ به تهران رسید و وظایفش را به عنوان رئیس کل خزانه‌داری ایران بر عهده گرفت. اگرچه دوره تصدی آقای شوستر کمتر از یک سال بود اما[اقدامات] زیادی با روش مدرن در اداره مالیه انجام گرفت و نتایج تلاشهای وی هنوز مشهود است. از هنگام عزیمت آقای شوستر و کارمندانش از ایران در سال ۱۹۱۲، مقامات مختلف بلژیکی کاری که توسط وی شروع شده بود، ادامه داده‌اند و اقدامات زیادی در جهت معرفی سیستم و اصلاح در اداره مالیه و ایجاد توسعهٔ منابع درآمدزای جدید انجام گرفته است. در پایان جنگ بزرگ جهانی [اول] دولت ایران یک کارمند داخلی را به جای شخص بلژیکی خزانه‌دار کل کرد و برای دوره کوتاهی آقای آرمیتاژ اسمیت با پرسنل معدودی از دستیاران انگلیسی به سمتِ مشاورِ مالی دولت ایران در تدارک تصویب قرار داد ۱۹۱۹ ایران- انگلیس توسط مجلس شورای ملی استخدام شد. در سال ۱۹۲۱ دولت ایران از خدمات آرمشیاژ اسمیت و دستیاران وی صرف نظر کرد.

۳۴. هیأت مالی آمریکایی

در سال ۱۹۲۲م/ ۱۳۰۱ش. مجلس شورای ملی با انتصاب یک آمریکایی [به عنوان] رئیس کل مالیه موافقت کرد و در نوامبر و دسامبر آن سال هیأت آمریکایی به تهران رسید و بلافاصله کنترل اداری ادارهٔ کل مالیه بر عهده گرفت. طبق قرارداد، مسؤلیت کامل تمام اداره مالیه و کنترل بر انتصابات، ترفیع، تنزیل درجه و عزل کارکنان به رئیس کل مالیه واگذار شد. هیچ کارمند خارجی بدون اجازه وی نمی‌تواند در اداره مالیه استخدام شود. او بودجه دولت را آماده می‌کند. هیچ پرداخت یا تعهد مالی بدون موافقت کتبی وی صورت نمی‌گیرد و دولت قبل از گرفتن هر نوع تصمیمی در مورد یک مسئله مالی و یا قبل از هر امتیاز بازرگانی یا صنعتی که واگذار می‌شود می‌بایستی با او مشورت کند.

در حال حاضر سایر کارمندان آمریکایی اداره مالیه عبارتند از:

1. W. Morgan Shuster.

کلنل د. دبلیو. مک‌کورمک D. W. MacCormack مدیر عایدات داخلی و ارزاق
آقای چارلز. ا. مک کاسکی Charles I. MacCaskey خزانه دار کل
آقای هوگ. جی. ریبر Hugh J. Reberمدیر محاسبات
آقای توماس پیرسون Thomas Pearsonرئیس پرسنلی
سرگرد ملوین هال Melvin Hall مدیر ایالتی فارس
سرگرد هری دیویس Harry Davis مدیر ایالتی آذربایجان
آقای جان لومیس John Loomis مدیر ایالتی خراسان
آقای جان ا. دونوی John A. Dunaway مدیر ایالتی کرمانشاه
آقای پی. جی. فیتزسیمونس P.J. Fitzsimmons مدیر ایالتی کرمان
آقای جورج. ال. کلمن Geaorg L. Coleman مدیر ایالتی تهران
آقای هارلود هومان Harold Homan مدیر ایالتی خوزستان
آقای آر. دبلیو. بونوال R.W. Bonnevalle مدیر ایالتی گیلان
آقای جان. تی. مورگان John T. Moragan منشی
آقای ای. اس. هسکل E. S. Haskell به عنوان متخصص کشاورزی استخدام شده و مسؤلیت اراضی خالصه را بر عهده خواهد داشت.

در طی دوره‌ایی که هیأت کنونی آمریکایی مسؤلیت مالیه ایران را بر عهده داشته‌اند، [اقدامات] زیادی انجام گرفته است. اداره مالیه به‌طور کامل دوباره سازماندهی شده است. هزینه‌ها تحت برسی کاملاً دقیق قرار گرفته و در هماهنگ کردن با مقررات بودجه ملی محدود گردیده است. دریافت‌ها تا حد زیادی افزایش یافته است؛ و با بهبود شیوهٔ گردآوری و تمرکز دریافت‌ها، بسیاری از هدر رفت‌های گریزپذیر ریشه کن شده است. یک سازمان خرید مرکزی تأسیس شده که از طریق آن تمام نیازمندی‌های دولت خریدار می‌شود.

از نقطه نظر پشتیبانی مردمی و رسمی که همخوان با [نظر] هیأت آمریکایی و احساسات عمومی ایران به نفع اصلاح است، پیشرفت بیشتری در[مسائل] مالیه انتظار می‌رود.

۳۵. قوانین مالیه

برجسته‌ترین قوانین مالیه که هم اکنون در ایران معمول هست، [یکی] قانون

محاسبات عمومی است که روند تدوین جزئیات بودجه‌بندی و همچنین کنترل کلی هزینه‌ها و محاسبه دولت را معین می‌کند و [دیگری] قانون خزانه‌داری کل است که هنگام رسیدن هیأت آمریکایی تصویب شد که تمرکز دادن به تمام دریافت‌ها و پرداخت‌ها را در خزانه‌داری کل فراهم می‌کند. طبق این قوانین، پرداخت‌ها با درخواست از خزانه‌داری کل و با امضای وزیر مالیه و رئیس کل مالیه صورت می‌گیرد و پیش از این [باید] از لحاظ اعتبارات قانونی و بودجه‌ای به وسیلهٔ رئیس محاسبات و بازرسی تأیید شود.

تعداد کارکنان ادارهٔ مالیه بیش از ۶۰۰۰ نفر و استخدامشان تابع قانون خدمات کشوری است. این قانون که سال‌ها پیش تصویب شده، یک سیستم شایستگی غیرسیاسی برای انتصاب، درجه‌بندی حقوق و روش حقوق بازنشستگی برای کارمندان و روش‌های قضایی خاصی را برای تنبیه و عزل مستخدمان، برقرار می‌کند. مقدار بودجه برای اجرای حقوق بازنشستگی کارمندان به بیش از ۸/۰۰۰/۰۰۰ قران افزایش یافته است.

۳۶. وضعیت کلی مالی

ارقام زیر، بهبود وضعیت مالی در طی سه سال پیش تا ۲۶-۱۹۲۵ را نشان می‌دهد:

سال	درآمدها(قران)	هزینه(قران)	مازاد (قران)	کسری(قران)
۱۹۲۲-۲۳	۲۲۸/۴۱۷/۲۹۹	۲۵۵/۰۷۷/۹۱۱	-	۲۶/۳۶۳/۶۱۲
۱۹۲۳-۲۴	۲۳۱/۱۱۸۵/۵۹۷	۲۴۱/۳۱۰/۸۴۳	-	۱۰/۱۹۲/۲۴۶
۱۹۲۴-۲۵	۲۳۷/۴۹۹/۰۴۸	۲۳۴/۹۸۸/۱۷۷	۲/۵۱۰/۸۷۱	-

پیش‌بینی می‌شود که محاسبات سال ۲۶-۱۹۲۵م/ ۱۳۰۴ش. دست کم مازاد ۴/۰۰۰/۰۰۰ قرانی را نشان می‌دهد.

۳۷. درآمدها

در زمان‌های گذشته جمع‌آوری مالیات‌ها تحت اختیار حاکمان ایالات بود اما مالیات‌های کنونی توسط کارگزاران وزارت مالیه یا نمایندگان مالی جمع‌آوری

می‌شود که برای جمع‌آوری تمام مالیات‌ها و همچنین پرداخت بودجه‌ها و اجرای تمام قوانین و قواعد مالیه به وزارت مالیه پاسخگو هستند.

پیشرفت‌های چشمگیری در خصوص اصلاح مالیات‌های داخلی ایران صورت گرفته است. قانون جدید مالیات ارضی که در سال ۱۹۲۵ توسط مجلس تصویب شد، مالیات یکسانی بر اساس درصدی از تولید ناخالص که به وسیله ارزیابی جدید اظهار خواهد شد، برقرار می‌کند. قانون مالیات راه، عوارض راهداری و مالیات‌های جمع‌آوری شده در دروازه‌های شهرها را منسوخ و از این پس مالیاتی بر مال‌التجاره که در مرزها جمع‌آوری می‌شود و نرخ جوازی که از خودروها جمع‌آوری می‌شود، جایگزین آن می‌گردد. همچنین هر دوی این قوانین، شماری از تحمیلات دست و پاگیر و غیرمولد بر مردم را منسوخ می‌کند. ارزش‌گذاری نرخ روده که در انحصار دولت است، طبق قانونی که هم اکنون توسط مجلس تصویب شده، بعد از این در مرزها جمع‌آوری خواهد شد. فروش سوخته تریاک که پیش از این در انحصار دولت بوده اکنون طبق قانون منع شده است. اصلاحات فوق بیانگر وضعیت معقولی از سیاست قانونگذاری ایران است. در بهار ۱۹۲۵ نیز تصویب قانون انحصار و قند و چای انجام گرفت و قانون [انحصار] تنباکو اصلاح شد. لازم به یادآوری است که قوانین فوق بخش بزرگی از درآمدهای افزایش یافته را مخصوصاً برای ساخت راه‌آهن، بزرگ‌راه‌ها، آموزش و بهداشت، اختصاص می‌دهد.

جدول زیر درآمدهای جمع‌آوری شده از منابع مختلف درسال‌های ۱۳۰۱، ۱۳۰۲، ۱۳۰۳ش. و برآورد درآمد سال ۱۳۰۴ را نشان می‌دهد.

جمع‌آوری و برآورد درآمدها برای سال‌های مالی ۱۳۰۱، ۱۳۰۲، ۱۳۰۳ و ۱۳۰۴ش.

اقلام	جمع‌آوری شده در سال ۱۳۰۱ (به‌قران)	جمع‌آوری شده در سال ۱۳۰۲ (به‌قران)	جمع‌آوری شده در سال ۱۳۰۳ (به‌قران)	برآورد سال ۱۳۰۴ (به‌قران)
وزارت مالیه	۴۰/۹۲۸/۸۴۷	۳۵/۸۸۵/۲۰۰	۳۹/۳۸۴/۶۴۷	۳۴/۹۷۰/۰۰۰
مالیات‌های مستقیم (نقد)				

اراضی خالصه	-	۳/۷۲۵/۸۹۶	۴/۴۵۶/۴۱۵	۴/۸۰۲/۰۷۰
جنس (مالیات و اراضی خالصه)	۲۲/۳۲۴/۴۶۸	۲۰/۶۰۰/۱۵۳	۱۸/۷۳۵/۶۳۱	۱۷/۲۰۹/۰۰۰
خانواری	-	۱/۲۹۶/۴۶۵	۷۹۱/۰۰۲	-
تریاک	۱۱/۱۷۴/۷۶۸	۱۱/۱۱۳/۸۶۰	۱۴/۸۹۹/۶۱۱	-
تنباکو	۴/۴۱۶/۱۸۴	۴/۳۳۱/۱۱۶	۴/۰۲۲/۹۴۱	۳۸/۹۰۴/۲۳۰
سایر مالیات‌های مستقیم	۸/۴۱۸/۲۰۴	۹/۱۷۰/۶۱۲	۱۱/۹۶۹/۶۲۵	-
گمرکات	۶۸/۰۹۳/۲۶۰	۷۴/۸۷۲/۸۸۳	۹۱/۲۸۳/۵۵۷	۹۱/۳۵۰/۰۰۰
ضرابخانه	۱/۶۱۴/۰۳۵	۸۷۸/۷۰۱	۱/۱۷۴/۳۸۸	۵۰۰/۰۰۰
متفرقه	۴/۲۶۰/۵۲۸	۵۵۵/۱۹۰	-	۱۰۰/۰۰۰
پوست بره	-	-	-	۱۶۰/۶۵۰
وزارت امور خارجه				
پاسپورت‌وکنسولگری	۲/۵۰۹/۸۰۵	۲/۰۷۰/۵۹۸	۱/۷۰۴/۵۵۲	۱/۵۰۰/۰۰۰
وزارت داخله				
اداره شهربانی	۱۳۰۵/۰۱۵	۲۹۹/۴۷۶	۱۴۳/۸۸۴	۱۵۰/۰۰۰
وزارت عدلیه				
درآمدهای قضایی	۷۰۰/۲۵۴	۱/۴۵۰/۹۰۴	۱/۴۵۰/۹۰۴	۱/۰۰۰/۰۰۰
وزارت پست و تلگراف				
ادارهٔ کل پست	۱۲/۴۵۲/۱۸۹	۱۰/۵۹۸/۰۷۰	۶/۶۰۲/۲۰۳	۸/۰۰۰/۰۰۰
حمل و نقل			۱/۷۰۵/۶۵۳	۱/۰۰۰/۰۰۰
ادارهٔ کل تلگراف	۱۳/۱۳۳/۳۹۰	۱۱/۳۲۱/۳۷۸	۷/۷۹۸/۷۴۲	۷/۷۵۰/۰۰۰
وزارت معارف عمومی				
شهریه مدارس	۷۰/۰۱۹	۳۰۲/۲۰۴	۲۰۸/۵۳۳	۴۰۰/۰۰۰
۵ درصد میراث	۹۹۱	۷/۳۱۶	۱۶۹/۳۵۵	-
۲درصد و ۱ قران برای هر خروار	۶۹۹/۷۳۸	۷۸۴/۵۷۵	۱/۰۷۰/۸۰۰	۹۰۰/۰۰۰
۱ درصد حقوق	۳۴۷/۷۶۸	۴۲۹/۸۷۶	۵۱۳/۸۴۵	-

درآمد مهر و عتیقه‌جات	۶۱/۶۲۹	۴۱/۶۹۶	۲۴/۶۴۲	۵۰/۰۰۰
وزارت فواید عامه				
امتیازات نفت	۲۸/۰۳۸/۳۸۵	۲۳/۲۴۵/۷۰۳	۱۷/۳۶۴/۶۹۴	۲۵/۰۰۰/۰۰۰
بانک شاهنشاهی ایران	۳۱۴/۲۱۷	۲۵۱/۶۹۱	۱۳۱/۷۱۳	۱۶۰/۰۰۰
بهره مؤسسات	۱۴/۷۵۵	۲۴/۳۳۰	۱۴/۳۸۷	۲۵/۰۰۰
اکسید آهن (خاک سرخ)	۶۳/۶۱۷	-	۱۵۱/۸۵۳	۲۰۰/۰۰۰
عوارض راه‌ها	۵/۹۴۴/۵۵۳	۶/۹۰۰/۵۴۵	۷/۶۵۱/۲۸۷	۷/۵۰۰/۰۰۰
راه‌آهن، ترامواء، کشتیرانی	۲/۰۸۴/۲۰۷	۲/۹۷۳/۶۹۹	۳/۶۱۷/۲۰۵	۳/۵۰۰/۰۰۰
معادن	۴۷۴/۷۸۸	۵۱۹/۴۲۲	۹۵/۲۹۰	۵۵۰/۰۰۰
جنگل‌ها	۱۴۴/۵۴۴	۱۵۱/۴۴۴	۸۲/۲۲۴	۲۰۰/۰۰۰
برق الکتریکی	۹۴/۷۱۹	۴۹/۰۱۵	۳۰/۲۰۲	۲۰/۰۰۰
ادارهٔ کل تلفن	۱۴/۲۴۴	۱۳/۵۴۳	۵/۷۹۵	۲۰/۰۰۰
متفرقه	۱۸/۹۰۹	۱۹۰/۷۹۲	۳۲۷/۵۳۰	۴۰/۰۰۰
مدرسه رنگرزی	۱۲/۱۲۲	۵/۰۴۸	۴/۳۳۲	۵/۰۰۰
شیلات	۳۷/۵۰۰	۲۳۹/۱۴۸	۲۵۷/۹۵۴	۲۵۰/۰۰۰
مجلس				
چاپخانهٔ مجلس و مال‌اجارهٔ باغ بهارستان	۱۳۳/۵۴۷	۲۴۰/۴۰۸	-	۴۶۰/۰۰۰
تراز [درآمد] جنسی	-	۶/۵۷۱/۶۴۰	-	-
جمع کل	۲۲۸/۷۱۴/۲۹۹	۲۳۱/۱۱۸/۵۹۷	۲۳۷/۴۹۹/۰۴۸	۲۴۶/۶۷۵/۹۴۰

درآمد گمرکات از زمان جنگ جهانی اول افزایش منظمی را نشان می‌دهد. درآمد گمرکات در دوازه سال گذشته در جدول زیر نشان داده شده است.

سال	درآمد به قران	
	دینار	قران
۱۹۱۳-۱۴	۸۰	۴۷/۴۰۲/۹۶۳
۱۹۱۴-۱۵	۵۵	۳۵/۱۹۹/۳۷۱
۱۹۱۵-۱۶	۰۰	۲۹/۴۹۸/۱۲۷
۱۹۱۶-۱۷	۲۰	۲۸/۹۱۷/۸۳۶
۱۹۱۷-۱۸	۵۵	۲۴/۱۸۸/۷۸۰
۱۹۱۸-۱۹	۸۰	۳۰/۰۵۷/۸۷۹
۱۹۱۹-۲۰	۵۵	۳۶/۰۶۲/۶۲۱
۱۹۲۰-۲۱	۳۰	۴۷/۵۵۷/۶۹۲
۱۹۲۱-۲۲	۱۵	۵۹/۶۴۱/۴۵۲
۱۹۲۲-۲۳	۷۰	۶۸/۰۹۳/۲۶۰
۱۹۲۳-۲۴	۳۰	۷۵/۲۶۵/۲۸۸
۱۹۲۴-۲۵	۳۵	۹۱/۲۹۰/۵۸۴

جدول زیر برآورد [درآمدها] برای سال ۱۹۲۷-۱۹۲۶ را نشان می‌دهد:

موارد	بودجه کلی	بودجه مخصوص	اختصاص یافته برای
مالیات مستقیم	۳۵/۰۸۴/۰۰۰	-	-
مالیات جنسی	۱۰/۶۸۸/۰۰۰	-	-
[درآمد] اراضی خالصه ـ نقدی	۴/۹۹۰/۰۰۰	-	-
[درآمد] اراضی خالصه ـ غله	۶/۸۳۲/۰۰۰	-	-
تریاک	۱۲/۵۰۰/۰۰۰	-	-
تنباکو	۱۳/۰۰۰/۰۰۰	-	-
مالیات غیرمستقیم	۴/۰۰۰/۰۰۰	-	-
سایر مالیات‌های غیرمستیم	۴/۵۰۰/۰۰۰	-	-
انحصار قند و چای	-	۴۲/۰۰۰/۰۰۰	راه‌آهن
مالیات راه	-	۳۰/۰۰۰/۰۰۰	بزرگراه‌ها

گمرکات	۹۵/۵۰۰/۰۰۰	-	-
پوست بره	-	۳۰۰/۰۰۰	آموزش‌وبهداشت
امتیازات	۳۹/۰۸۰/۰۰۰	-	-
چاپخانه مجلس	۴۶۰/۰۰۰	-	-
ضرابخانه	۴/۰۰۰/۰۰۰	-	-
متفرقه	۱۰۰/۰۰۰	-	-
وزارتخانه‌ها	-	۲۵/۳۹۳/۰۰۰	-
سرشماری	-	۳/۰۰۰/۰۰۰	سرشماری
جمع	۲۵۶/۱۲۷/۰۰۰	۷۵/۳۰۰/۰۰۰	

دریافت‌های خالص گمرکی از گمرکات جنوب یعنی تمام بنادر و مناطق خلیج فارس برای به کارگیری در ادارهٔ صندوق بدهی گرو گذاشته می‌شود.

مبلغ دریافت‌های گروی و غیرگروی گمرکات در جدول زیر مشخص شده است.

	۱۹۲۲-۳۰به‌قران	۱۹۲۳-۲۴ به‌قران	۱۹۲۴-۲۵ به‌قران
کل	۶۸/۰۹۳/۲۶۰/۷۰	۷۵/۲۶۵/۲۸۸/۳۰	۹۱/۲۹۰/۵۸۴/۳۵
گمرکات جنوب	۲۸/۷۱۷/۵۷۵/۶۵	۳۱/۸۶۲/۸۲۹/۴۰	۳۹/۱۷۱/۸۰۷/۸۰
سایر گمرکات	۳۹/۳۷۵/۶۸۵/۰۵	۴۳/۴۰۲/۴۵۸/۹۰	۵۲/۱۱۸/۷۷۶/۵۵

جدول زیر دریافت‌های گمرکی از مرزهای ایالات برای دو سال مالی گذشته نشان می‌دهد:

دریافت‌های گمرکی از ایالات

ایالت	۱۹۲۳-۲۴ به‌قران	۱۹۲۴-۲۵ به‌قران	افزایش یا کاهش
بوشهر	۱۴/۷۳۰/۰۶۹/۶۰	۱۸/۱۶۴/۸۷۵/۷۵	+۳/۴۳۴/۸۰۶/۱۵
گیلان	۳/۹۰۸/۰۹۳/۰۵	۷/۰۹۴/۰۶۰/۰۰	+۳/۱۸۵/۹۶۶/۹۵

خوزستان	۱۱/۱۰۰/۶۱۲/۹۰	۱۳/۷۵۷/۳۱۲/۱۰	+۲/۶۵۶/۶۹۹/۲۰
سیستان	۷/۶۸۶/۷۷۶/۲۰	۹/۹۶۸/۹۸۱/۹۵	+۲/۲۸۲/۲۰۵/۷۵
بندرعباس	۶/۰۳۲/۱۴۶/۹۰	۷/۲۴۹/۶۱۹/۹۵	+۱/۲۱۷/۴۷۳/۰۵
آذربایجان	۵/۱۶۵/۵۷۹/۵۵	۶/۳۳۳/۹۸۵/۹۵	+۱/۱۶۸/۴۰۶/۴۰
خراسان	۲/۱۰۹/۲۵۳/۵۵	۲/۷۷۲/۵۱۰/۹۰	۶۶۳/۲۷۵/۳۵
آستارا	۷۶۲/۴۸۴/۷۵	۱/۱۶۳/۲۵۴/۰۵	+۴۰۰/۷۶۹/۳۰
کرمانشاه	۲۲/۲۵۲/۸۵۴/۷۰	۲۲/۶۳۶/۵۶۰/۴۵	+۳۸۳/۷۰۵/۷۵
مازندران	۶۲۹/۶۶۵/۱۵	۹۳۶/۱۱۰/۷۰	+۳۰۶/۴۴۵/۵۵
گمرکات تهران	۵۱۶/۳۰۸/۲۵	۸۱۹/۵۱۱/۱۰	+۳۰۳/۲۰۲/۸۵
استرآباد	۳۴۲/۶۸۲/۱۵	۳۸۰/۷۰۲/۳۰	+۳۸/۰۲۰/۱۵
اداره مرکزی	۲۸/۷۶۱/۵۵	۱۳/۰۹۹/۱۵	+۱۵/۶۶۲/۴۰
کل	۷۵/۲۶۵/۲۸۸/۳۰	۹۱/۲۹۰/۵۸۴/۳۵	۱۶/۰۲۵/۲۹۶/۰۵

حق‌الامتیاز نفت در سیزده سال گذشته به شرح زیر بوده است:

برای سال منتهی به ۳۱مارس (به‌پوند)		برای سال منتهی به ۳۱مارس (به‌پوند)	
۱۹۱۳	۲/۹۰۸	۱۹۲۰	۴۶۸/۷۱۸
۱۹۱۴	۱۶/۲۸۹	۱۹۲۱	۵۸۵/۲۸۹
۱۹۱۵	۳۳/۰۹۲	۱۹۲۲	۵۸۵/۵۵۳
۱۹۱۶	۳۵/۳۱۶	۱۹۲۳	۵۶۵/۲۶۰
۱۹۱۷	۱۰۶/۲۸۳	۱۹۲۴	۳۴۱/۹۹۶
۱۹۱۸	۲۲۴/۵۲۰	۱۹۲۵	۷۵۵/۶۵۷
۱۹۱۹	۲۲۸/۱۵۹		

علاوه بر حق‌الامتیازهایی که در بالا بیان شد، دولت ایران در طی دوازده سال گذشته مبلغ ۶۲/۰۰۰ پوند بهرهٔ ۲۰/۰۰۰ سهم از اولین بهره برداری شرکت که متعلق به دولت ایران بوده، دریافت کرده است.

۳۸. هزینه‌ها

همانگونه که درقسمت ۳۶ نشان داده شد، در سال ۱۳۰۱ش. یک کسری ۲۶/۳۶۳/۶۱۲ قرانی وجود داشت و کسری سال بعد ۱۰/۱۹۲/۲۴۶ قران بود. اما درسال ۱۳۰۴ش. مبلغ ۲/۵۱۰/۸۷۱ قران مازاد داشت و گزارش‌های ناکامل و برآوردهای سال جاری ۱۳۰۵ش. مازاد تقریبی ۴/۰۰۰/۰۰۰ قرانی نشان می‌دهد.

هزینه‌ها بر طبق بوجه‌بندی بخش‌ها برای سال‌های ۱۳۰۱ تا ۱۳۰۴ش. و اعتبارات موافقت شده برای سال ۲۶-۱۹۲۵، در جدول زیر نشان داده شده است.

هزینه‌ها و اعتبارات

ماهیت هزینه‌ها	هزینه‌های سال ۱۳۰۱ به‌قران	هزینه‌های سال ۱۳۰۲ به‌قران	هزینه‌های سال ۱۳۰۳ به‌قران	اعتبارات سال ۱۳۰۴ به‌قران
کابینه سلطنتی، وزارت دربار و ولیعهد	۳۳/۸۴۷/۷۱۷/۰۰	۶/۱۴۲/۰۰۰/۰۰	۴/۲۰۷/۵۶۰/۰۰	۴/۴۰۷/۰۰۰/۰۰
مجلس	۲/۹۰۰/۱۳۸/۰۰	۲/۰۲۲/۸۶۳/۶۵	۴/۱۱۹/۵۱۶/۰۰	۴/۲۹۲/۶۶۰/۰۰
محمدعلی میرزا	۷۵۰/۰۰۰/۰۰	۵۶۲/۵۰۰/۰۰	۴۰۵/۰۰۰/۰۰	-
هیأت وزرا	۵۹۱/۳۴۴/۰۰	۴۶۶/۸۷۸/۱۵	۳۳۰/۸۴۶/۰۰	۵۹۴/۷۵۰/۰۰
وزارت مالیه، حقوق و هزینه‌های اداری	۳۲/۷۲۸/۱۱۳/۰۰	۲۹/۶۸۸/۱۴۸/۱۵	۲۶/۵۲۲/۷۹۱/۰۰	۳۲/۱۲۰/۹۴۰/۰۰
وزارت مالیه، مخارج بهره‌برداری و بازپرداخت دریافت‌های غیرقانونی	-	۳/۰۷۴/۸۲۰/۰۵	۷/۹۶۸/۶۳۰/۰۰	۹/۷۵۰/۰۰۰/۰۰
وزارت داخله، شهربانی، امنیه، محافظان شهر	۱۹/۹۰۲/۶۰۶/۰۰	۲۰/۸۹۲/۱۹۷/۴۰	۱۹/۳۳۸/۰۶۳/۰۰	۱۵/۸۲۰/۰۰۰/۰۰
(تا پایان ۲۵-۱۹۲۴امنیه جزو وزارت داخله بود)				
امنیه	-	-	-	۵/۵۸۰/۰۰۰/۰۰
وزارت پست و تلگراف و	۱۹/۰۶۶/۱۸۴/۰۰	۱۶/۱۳۳/۹۶۲/۱۵	۱۳/۴۹۶/۶۲۲/۰۰	۱۶/۷۸۰/۰۰۰/۰۰

خدمات ارتباطی				
وزارت عدلیه	۱/۷۹۷/۲۴۴/۰۰	۶/۰۹۹/۶۶۳/۹۰	۵/۴۹۰/۵۰۲/۰۰	۶/۲۰۰/۰۰۰/۰۰
وزارت فواید عامه	۸/۹۰۰/۵۸۳/۰۰	۸/۲۱۶/۵۱۳/۳۵	۷/۲۲۴/۰۷۶/۰۰	۷/۰۱۸/۲۷۰/۰۰
وزارت امور خارجه	۶/۳۲۱/۹۸۷/۰۰	۷/۸۶۰/۰۴۰/۷۰	۴/۹۵۹/۳۷۳/۰۰	۷/۵۱۵/۴۸۲/۸۰
وزارت جنگ	۹۸/۴۲۳/۴۱۷/۰۰	۹۹/۹۱۷/۶۱۷/۵۵	۹۱/۳۵۶/۸۳۴/۰۰	۹۴/۰۰۰/۰۰۰/۰۰
دانشجویان	-	-	-	۶۷۳/۰۰۰/۰۰
وزارت معارف عمومی	۴/۱۸۹/۱۳۹/۰۰	۷/۱۰۳/۷۲۱/۱۰	۶/۰۵۱/۳۵۸/۰۰	۷/۷۳۱/۳۸۰/۰۰
بدهی‌ها (بهره و تسویه اقساط)	۷/۵۱۹/۹۴۲/۰۰	۶/۲۲۱/۰۱۸/۳۰	۵/۶۰۷/۴۸۳/۰۰	۱۸/۷۶۱/۸۹۰/۰۰
اعتبارات ماهانه دولت	۳/۷۶۴/۲۵۲/۰۰	۱/۵۷۹/۰۹۴/۳۰	۱/۹۰۵/۴۰۲/۰۰	۱/۶۵۰/۰۰۰/۰۰
مستمری‌های ماهانه و سالانه	۴/۵۶۹/۱۸۹/۰۰	۶/۷۲۰/۰۴۲/۶۰	۵/۸۴۱/۰۳۹/۰۰	۸/۰۰۰/۰۰۰/۰۰
اعانه ارومیه	-	۵۶۲/۷۵۷/۱۰	-	-
هزینه‌های معوق موافقت شده در بودجه	-	۲/۰۰۴/۳۵۵/۰۰	-	-
تبلیغ اقتصادی	-	۹۳/۹۴۴/۹۵	-	-
مشاوران آمریکایی	۱/۲۱۰/۷۸۷/۰۰	۱/۳۳۷/۰۸۰/۳۵	۹۲۴/۹۰۲/۰۰	۱/۵۵۰/۰۰۰/۰۰
انتخابات	-	۹۶۱/۰۹۸/۸۰	۱۳۹/۱۵۹/۰۰	-
مجلس مؤسسان	-	-	-	۹۰۰/۰۰۰/۰۰
بهداشت	-	-	۷۷۸/۵۶۲/۰۰	۱/۳۶۳/۷۰۰/۰۰
حقوق مرکز و هزینه‌های ایالتی*	-	-	۶۷/۱۴۶/۰۰	۱/۹۵۰/۰۰۰/۰۰
هزینه بیماری گاوی	-	-	-	۵۰۰/۰۰۰/۰۰
خرید کشتی بخار و سایر اموال	-	-	۳/۲۰۰/۰۰۰/۰۰	-
ملزومات کلی	-	-	۳/۸۳۳/۷۹۷/۰۰	-
خرید شمش نقره برای ضرب سکه	-	-	۸/۴۰۰/۰۰۰/۰۰	-
هزینه حمل شمش نقره	-	-	۳۷۱/۴۳۲/۰۰	-

بیمه و بهره وجوه وام داده شده توسط بانک	-	-	۵/۴۴۵/۸۲۲/۰۰	-
متفرقه	۵۱/۰۸۵/۰۰	-	-	-
معوقات سال گذشته	۳۷/۵۴۴/۱۸۴/۰۰	۱۳/۶۵۰/۵۲۶/۱۵	۷/۰۰۲/۲۶۲/۰۰	-
جمع	۲۵۵/۰۷۷/۹۱۱/۰۰	۲۴۱/۳۱۰/۸۴۳/۷۰	۲۳۴/۹۸۸/۱۷۷/۰۰	۲۴۷/۱۵۹/۰۷۲/۸۰

*. Provencial Disponiables

۳۹. بدهی عمومی

دولت روسیه از ادعای خود برای بازپرداخت وام‌های ایران طبق شرایط معاهده ۱۹۲۱ ایران و روسیه صرف نظرکرده است. بدهی خارجی ایران اکنون منحصر به بدهی به بریتانیای کبیر و بانک شاهنشاهی ایران است. بدهی عمومی پرداخت نشده دولت شاهنشاهی ایران تا ۲۱ دسامبر ۱۹۲۵م/ ۱۳۰۴ش. مبلغ ۹-۸-۲۴۷/۳۴۷ پوند و ۷/۰۰۰/۰۰۰ قران بود.

نمایش صورت وضعیت وام‌ها و مساعده‌های قابل پرداخت توسط دولت ایران تا تاریخ ۲۱ دسامبر ۱۹۲۵

حساب	تاریخ	مبلغ اصلی (به‌پوند)	درصد نرخ بهره	مبلغ سرمایه وصولی به‌پوند	وثیقه
۱. قرض بلندمدت وام بانک شاهنشانی ایران	۱۹۱۰	۳۱۴/۲۸۱/۰۱۶/۰۴	٪۷	۶۲/۹۵۹-۹-۵	گمرکات جنوب انقضاء ۸ مارس ۱۹۲۸
وام بانک شاهنشانی ایران	۱۹۱۱	۲۵۰/۰۰۰/۰-۰	٪۵	۱/۱۷۱/۳۸۷-۱۹-۴	گمرکات جنوب انقضاء ۱۹۶۵
وام بانک شاهنشانی	۱۹۱۲	۱۴۰/۰۰۰/-۰-	٪۷	۱/۱۷۱/۳۸۷	
مساعدهٔ دولت بریتانیا	۱۹۱۳	۲۰۰/۰۰۰/۰-۰	٪۷	۱۴۰/۰۰-۰-۰	گمرکات جنوب

مساعدهٔ دولت بریتانیا (فارس)	۱۹۱۳	۱۰۰/۰۰۰-۰-۰	٪۷	۲۰۰/۰۰-۰-۰	گمرکات جنوب
مساعدهٔ دولت بریتانیا (کرمان)	۱۹۱۴	۵۰/۰۰۰-۰-۰	٪۷	۵۰/۰۰۰-۰-۰	گمرکات جنوب
۲. قرض کوتاه مدت مساعده بانک شاهنشاهی ایران	۱۹۲۵	۳/۲۰۰/۰۰۰ قران	٪۷	-	حق‌الامتیاز شرکت نفت ایران‌ـانگلیس
مساعدهٔ بانک شاهنشاهی ایران	۱۹۲۵	۱۵/۰۰۰/۰۰۰ قران	٪۹	۷/۰۰۰/۰۰۰ قران	حق‌الامتیاز شرکت نفت ایران‌ـانگلیس
مساعدهٔ بانک شاهنشاهی ایران	۱۹۲۳	۷۷۰/۴۰۴-۶-۵	٪۷	-	حق‌الامتیاز شرکت نفت ایران‌ـانگلیس
مساعدهٔ بانک شاهنشاهی ایران	۱۹۲۵	۲۰۰/۰۰۰-۰-۰	٪۷	-	حق‌الامتیاز شرکت نفت ایران‌ـانگلیس
کل				۱/۷۲۴/۳۴۷/۸۰۹ پوند	
کل				۷/۰۰۰/۰۰۰ قرآن	

کاهش بدهی عمومی بین ۲۱ مارس ۱۹۲۵و ۲۱ دسامبر ۱۹۲۵ بالغ بر ۷-۱۵-۶۳۴/۳۹۸۳۹۸ پوند و ۱۱/۲۰۰/۰۰۰ قران بود. با این وجود، ارقام فوق به حساب نیامده و مساعده‌های موقت برای تأمین مالی ادارهٔ ارزاق دولتی صورت گرفت. وام‌هایی برای تأمین نیازهای غذایی توسط بانک در طی فصول برداشت به منظور خرید غلات فراهم شده و بازپرداخت‌ها ازطریق عایدات فروش غلات به بانک انجام گرفته است. با این حال در سال۲۶-۱۹۲۵به دلیل کمبود محصول در نواحی مرکزی، ضرورت حمل گندم از ایالات دور ایران و از کشورهای خارجی و خرید کامیون، حساب‌های ادارهٔ ارزاق حدود ۱۵/۰۰۰/۰۰۰ قران کسری نشان می‌دهد که بایستی به عنوان بخشی از بدهی عمومی محاسبه شود.

دولت وجوه دریافتی از گمرکات جنوب را به عنوان وثیقه برای بازپرداخت بدهی صندق به رهن گذاشته و برای بازپرداخت وام‌های بانک شاهنشاهی ایران که در جدول [وام‌ها] ذکر شده و بازپرداخت وام‌های ارزاق که در جدول ذکر نشده، دولت یک حق تصرف قطعی درحق‌الامتیاز شرکت نفت ایران ـ انگلیس مشخص

کرده است.

طبق این حق تصرف، تا زمانی که وامها تسویه گردد، حق‌الامتیازهای نفت به بانک شاهنشاهی ایران درلندن پرداخت خواهدشد. میزان وامها برای اهداف دولتی بالغ بر ۴۰/۰۰۰/۰۰۰ قران می‌شد که این مبلغ در سال ۲۳-۱۹۲۲دریافت شده و هم اکنون عملاً تسویه گریده و در اوایل سال ۲۷-۱۹۲۶به‌طور کامل از دفتر حساب‌ها پاک خواهد شد.

رئیس[بانک شاهنشاهی] در سخنرانی خود در گردهمایی عمومی بانک شاهنشاهی ایران در لندن در تاریخ ۲۱ دسامبر۱۹۲۳ گفت:

«در نشست عمومی قبلی گفته شد که دولت ایران همواره با دقت تمام توافقات‌اش را با ما حفظ کرده و تجربیاتم از زمانی که رئیس بانک شده‌ام مرا قادر می‌سازد تا اظهاراتی که توسط پیشینیانمان صورت گرفته است تأیید کنم».

۴۰.مطالبات

مجلس در فوریه ۱۹۲۶قانونی تصویب کرد که بازپرداخت مطالبات رعایای ایرانی علیه دولت را فراهم می‌کند. طبق این قانون، این مطالبات که تقریباً ۴۰/۰۰۰/۰۰۰ قران است، در طی ۲۰ سال مبلغ ۲۰/۰۰۰/۰۰۰ قران آن پرداخت خواهد شد. سهام اوراق قرضه با بهره ۵ درصد به مقدار مطالبه قانونی هر یک از مطالبه کنندگان به آنها داده خواهد شد و یک بیستم اوراق صادر شده با اقساط سالانه بازپرداخت خواهد شد.

باور بر این است که عملاً تمام مطالبات خارجی از ایران هم اکنون حل و فصل شده و شرط پرداختشان منتظر موافقت مجلس است. طبق توافقاتی که با دولت‌های ذینفع حاصل شده، تمایل به هزینهٔ سالانه برای پرداخت اقساطی این بدهی‌ها، در حال حاضر زیاد دشوار نیست. باور بر این است که کل مطالبات خارجی که تاکنون می‌بایست پرداخت شود، بیشتر از ۱۱۰/۰۰۰/۰۰۰ قران نیست.

۴۱. دارایی‌های ملی

دولت ایران صاحب دارایی‌هایی با ارزشی است که پیش از این به برخی از آنها اشاره شده است. مهمترین این دارایی‌ها به شرح زیر فهرست شده است:

(۱)- اراضی خالصه: دولت ایران مالک روستاهای وسیع و بی‌شمار و اراضی کشاورزی و چراگاه‌های موسوم به اراضی خالصه است که در تمام بخش‌های کشور پراکنده بوده و درآمد سالانه اینها در شرایط کنونی بیش از ۱۲/۰۰۰/۰۰۰ قران است. برای نمونه، در واقع تمام ناحیه وسیع غله خیز سیستان به مساحت ۳۰۰۰ مایل مربع (۴۸۰۰ کیلومتر مربع) به عنوان یک بخش از اراضی خالصه متعلق به دولت است. با تأسیس سیستم آبیاری جدید و ماشین‌آلات کشاورزی و شیوه‌های کشاورزی علمی، تولید اراضی خالصه تا حد زیادی افزایش خواهد یافت و درآمدهای دولت از این منابع چند برابر خواهد شد. پیشرفت‌هایی در تلاش برای احیای بیساری از املاکی که درطی جنگ جهانی اول تخریب یا آسیب دیده بود، انجام گرفته و ماشین‌آلات کشاورزی آمریکایی، انگلیسی و روسی وارد شده و با موفقیت به کار گرفته شده است.

(۲)- مؤسسات دینی: بنیادهای دینی املاک بی‌شمار و ارزشمندی هستند که برای اهداف مذهبی و خیریه یا آموزش وقف شده‌اند.

(۳)-رودخانه‌ها، بندرها، جنگل‌ها و حقوق زیر زمین: تمام رودخانه‌های ایران، تمام بنادر به اسثنای آنهایی که با سند، ملک خصوصی شده‌اند و کل حقوق زیر زمینی در تمام جنگل‌های طبیعی به استثنای آنهایی مالکیت خصوصی آنها ثابت شده است، متعلق به دولت است. حقوق عوارض آب‌ها و معادن و جنگل‌ها مطالبه و برای خزانه ملی جمع‌آوری می‌شود. استفاده از رودخانه‌ها و جویبارها برای تولید روشنایی و نیروی الکتریکی در انتظار توجه است و ثروت بزرگ جنگل‌های ملی هنوز استخراج نشده است.

(۴)- جواهرات سلطنتی: جواهرات سلطنتی ایران که بیشتر آن در فتح هند توسط نادرشاه به تصرف ایران درآمد و ارزش واقعی آنها چندین سال پیش حدود ۴۰۰/۰۰۰/۰۰۰ قران برآورد گردید، دارایی با ارزش برای دولت تشکیل می‌دهد.

(۵)-یادبودها وآثارباستانی: یادمان‌های تاریخی و آثار باستانی ایران یک دارایی بسیار ارزشمند تشکیل می‌دهد. یک شرکت فرانسوی امتیاز تحقیقات باستانشناسی ایران را در دست دارد. اما دولت ایران در اجرای کاوش‌های باستانشناسی از طرف خود آزاد است. موزه سلطنتی تهران شامل اشیاء باارزشی است و اخیراً کمیته‌ایی از ایرانیان با حمایت کارشناسان خارجی برای تأسیس موزه

ملی در تهران و همچنین صورت‌برداری و ارزیابی دارایی‌های [ملی] تحت این عنوان تشکیل شده است.

(۶)- راه‌آهن تبریزجلفا: این مسیر خط آهن به طول ۸۰ مایل و یک خط فرعی به طول ۳۰ مایل اکنون توسط دولت به بهره برداری سودآور رسیده است.

(۷)- خط کشتیرانی دریاچه ارومیه: این دارایی شامل گمرکخانه، لنگرگاه، ناوگانی ازقایق‌های موتوری و سکوهای شناور است که، اکنون به نحو سودآوری توسط دولت بهره‌برداری می‌شود.

(۸)- خط آهن رشت ـ پیربازار: این اموال شامل ۹/۶ کیلومتر خط آهن یک طرفه است که اکنون تحت اجاره یک شهروند ایرانی است.

(۹)- دارایی‌های تسویه نشده بانک ایران

(۱۰)-ساختمان‌ها، زمین‌ها، تجهیزات و...

(۱۱)- ۲۰/۰۰۰ سهم از نخستین بهره‌برداری شرکت نفت (شرکت وابسته به شرکت نفت ایران ـ انگلیس).

(۱۲)- کارخانه برق روشنایی تبریز: کارخانه برق روشنایی انزلی و نیمی از کارخانه برق روشنایی تهران.

(۱۳)- سایر دارایی‌هایی متفرقه.

۴۲. نتیجه گیری

از نقطه نظر اقتصادی و مالی وضعیت ایران دلگرم‌کننده است. به نظر می‌رسد که قانون‌گرایی به‌طور جدی برقرار شود. مجلس به‌طور چشمگیری علاقمند به توسعهٔ اقتصادی و رفاه اجتماعی کشور است و تاکنون قوانین متعدل و سودمندی تصویب کرده است. دولت شواهد قاطعی ازثبات را نشان می‌دهد و وحدت ملی در حال افزایش است. نظم و امنیت در سر تا سر کشور وجود دارد. هیأت مالی آمریکایی در جریان کار خود، اقدامات رضایت بخشی از سوی دولت و [نیز] حمایت عمومی کسب می‌کند. هم اکنون بودجه‌هایی برای پروژهای زیربنایی اقتصادی فراهم شده است. درآمدها درحال افزایش است؛ هزینه‌های دولت تحت کنترل مناسب قرار گرفته و به‌طور منظم پرداخت می‌شود؛ بدهی عمومی در حال کاهش است و صادرات رشد سالمی را نشان می‌دهد. در نبودِ گرفتاری‌های بین‌المللی که نامحتمل

به نظر می‌رسد، می‌توان با اطمینان خاطر پیش‌بینی کرد که هیچ توقفی در پیشرفت‌های چشمگیری که در ایران در جریان است، وجود نخواهد داشت.

گزارشی دربارهٔ وضعیت مالی و بازرگانی ایران

۱۹۲۵-۱۹۲۷م/ ۱۳۰۴-۱۳۰۶ش.[۱]

خلاصه بازرگانی

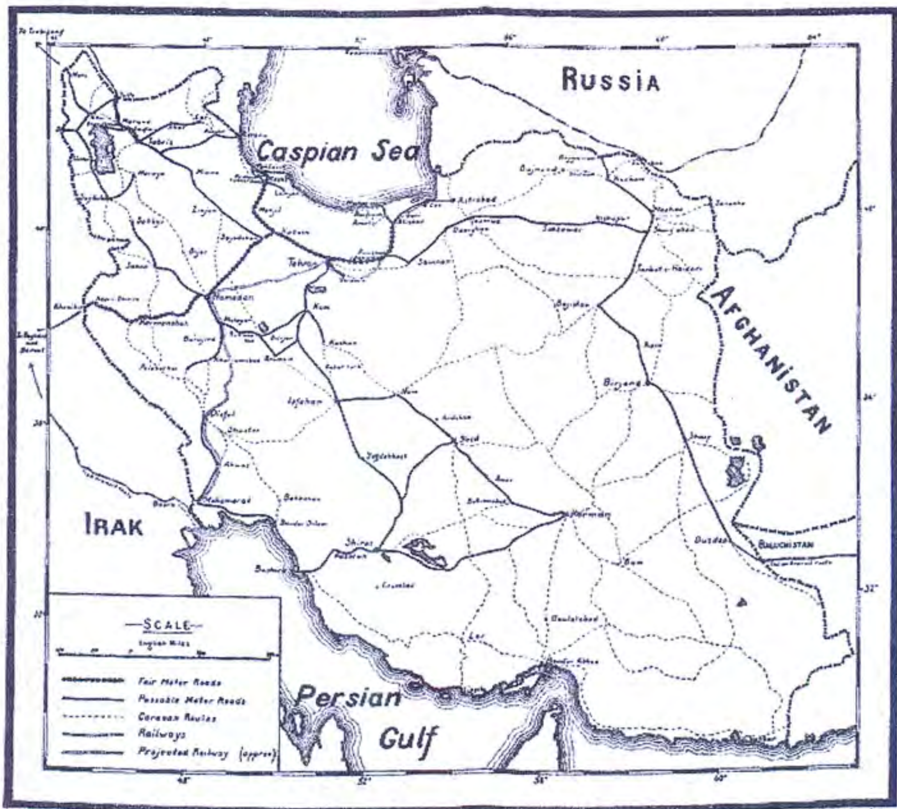
۱.مساحت: [مساحت ایران] حدود ۱/۶۴۸/۰۰۰کیلومتر مربع و بیشتر آن بیابانی است.

۲. جمعیت: به دلیل نبود ارقام درست سرشماری برآورد جمعیت تنها به صورت تقریبی ممکن است. احتمالاً جمعیت ایران نزدیک به ۹ میلیون نفر است. بنابراین تراکم جمعیت در هر مایل مربع (۱/۶ کیلومتر مربع)، بیش از ۴۰ تا ۵۰ نفر نیست.

۳. مذهب: اکثر جمعیت ایران شیعه و تعداد آنها حدود ۷/۵ میلیون است، مهمترین گروه مذهبی بعد از شیعیان، اهل تسنن است که عمدتاً در کردستان و آذربایجان ساکن هستند و شمار آنها حدود ۸۰۰/۰۰۰ نفر می‌باشد. بقیه گروه های مذهبی ایران شامل یهودی‌ها، ارمنی‌ها، زرتشتی‌ها، مسیحیان نستوریان و بهائیان هستند و هر هیچ برآورد دقیقی از تعداد آنها در دست نیست.

۴.زبان‌ها: زبان رسمی مکاتبات بازرگانی با شرکت‌های خارجی، فرانسوی

1. Department of overseas trade. *Report on the Finance and Comerce of Persia*, 1925-1927, by E. R. Lingeman, London 1928.



۳. نقشهٔ راه‌های ایران تا سال ۱۳۰۶ش.

است. در شمال غرب ایران با زبان ترکی و گویش‌های مربوط به آن حرف می‌زنند. کاربرد زبان انگلیسی در حال افزایش است.

۵. پول رایج: واحد پول ایران قران است. ۲۰ شاهی برابر ۱ قران و ۱۰ قران معادل یک تومان است. برای اهداف بازرگانی و محاسبات، یک قران معمولاً به ۱۰۰ سنت

[(دینار)] تقسیم می‌شود. اسکناس‌هایی که توسط بانک شاهنشاهی ایران منتشرشود، واحدهایی ۱ و ۲ و ۵ و ۱۰ و ۲۰ و ۵۰ و ۱۰۰ تومانی است و تنها در شهری که چاپ شده‌اند قابلیت خرج کردن دارند.

نرخ ارز: [ارزش واحد] قران بر پایه نقره استوار است و ارزش تبدیل آن با قیمت بازار نقره نوسان پیدا می‌کند. میانگین نرخ قران نسبت به پوند استرلینگ برای سال ۲۶-۱۹۲۵ و ۲۷-۱۹۲۶ به ترتیب ۴۳/۵۰ و ۴۸/۶۰ قران بود.

۶. اوزان

جدول وزن‌هایی که در حال حاضر مورد استفاده قرار می‌گیرد.

اوزان ایرانی	اوزان انگلیسی	اوزان متریک
۱ مثقال	۷۱/۶ گرین	۴/۶۴ گرم
۱ سیر = ۱۶ مثقال	۲ اوز = ۱۸۵ گرین	۷۴/۲۴گرم
۱ من تبریز = ۴۰ سیر	۶/۵۴۶۴ پوند	۲/۹۷۰ گرم
۱ خروار = ۱۰۰ من تبریز	۶۵۴/۶۴ پوند	۲۹۷ کیلوگرم
۳ خروار	۱۹۶/۹۲ پوند	تقریباً ۱ تن کوتاه
۳$\frac{1}{2}$ خروار	۲۲۹/۲۴ پوند	تقریباً ۱ تن

یادداشت: باتمن را معمولاً به اختصار «من» می‌گویند و در شهرهای مختلف، متفاوت است. اما من تبریز بیشترین کاربرد دارد و در شمال ایران رایج است. ۱ من شاه برابر ۲ من معمولی است.

۷.مقیاس‌ها

برای لباس:

۱۶ گره ۱ ذرع (حدود ۴۰$\frac{1}{2}$ اینچ)

برای زمین:
۱ ذرع ۳۹ تا ۴۲ اینچ مطابق رسوم محلی
۶۰۰۰ ذرع ۱ فرسخ
برای مسافت:
۱ فرسخ ۲/۵ تا ۴ مایل (۴ تا ۶کیلومتر) مطابق طبیعت کشور. فرسخ مسافتی است که یک قاطر همراه با بار در یک ساعت می‌پیماید.

۸ اوزان ومقیاس‌های جدید پیشنهادی که توسط مجلس در ۳۱ می ۱۹۲۶م/ ۱۰ خرداد ۱۳۰۵ش. تصویب شده به قرار زیر است:

جامدات

(واحد = ۱ درهم)

اوزان زیاد:

۱۰ نخود یا ۲ درهم	۲ گرم
نیم مثقال یا ۲/۵درهم	۲/۵ گرم
۱ مثقال یا ۱۰ درهم	۱۰ گرم
۱ سیر یا ۷۵ درهم	۷۵ گرم
۱چارک یا ۷۵۰ درهم	۷۵۰ گرم
۱ سنگ یا ۱۰۰۰ درهم	۱ کیلوگرم
$\frac{۱}{۲}$من یا ۱۵۰۰ درهم	۱/۵ کیلوگرم
۱ خروار یا ۳۰۰۰۰۰ درهم	۳۰۰کیلوگرم

اوزان جزء:

۱ خردل یا $\frac{۱}{۱۰۰۰}$ درهم	۱ میلی‌گرم
۱ ارزن یا $\frac{۱}{۱۰۰}$ درهم	۱ سانتی‌گرم
۱ گندم یا $\frac{۵}{۱۰۰}$ درهم	۵ سانتی‌گرم
۱ نخود یا $\frac{۲۰}{۱۰۰}$ درهم	۲۰ سانتی‌گرم

اندازه های طول:
واحد: ۱ گز = ۱ متر

اندازه زیاد:

۱ گز	۱ دکامتر
۱۰۰ گز	۱ هکتومتر
۱ مایل یا ۱۰۰۰ گز	۱ کیلومتر
۱ فرسنگ یا ۱۰/۰۰۰ گز	۱ میریامتر

اندازه جزء:

۱ هزارم =	۱ میلی‌متر
۱ بحر =	۱ سانتی‌متر
۱ گره =	۱ دسی‌متر

اندازه سطح:
(واحد، ۱ گز مربع = ۱ متر مربع)

اندازه‌های زیاد:

۱ قفیز =	۱ آر یا ۱ اوکامتر مربع
۱ جریب =	۱ هکتار
۱ مایل =	۱ کیلومتر مربع

اندازه‌های جزء:

۱ گره مربع =	۱ دسی‌متر مربع
۱ بحر مربع =	۱ سانتی‌متر مربع
۱ مو مربع =	۱ میلی‌متر مربع

اندازه ظرفیت:
(واحد، ۱ گز مکعب ۱ = ۱ متر مربع)

اندازه‌های جزء:
۱ گره مکعب = ۱ دسی‌متر مکعب = ۱ پیمانه (برای مقیاس مایعات)
۱ بحر مکعب = ۱ سانتی‌متر مکعب
۱ مو مکعب = ۱ میلی‌متر مکعب

نکته: ماده ۸ قانون ۳۱ می ۱۹۲۶م/ ۱۰ خرداد ۱۳۰۵ش. برای یکسان سازی اوزان و مقیاس مقرر کرده است که:

دولت باید در طی سه سال بعد از تصویب این قانون، دستگاه‌های لازم برای اجرای آن را ایجاد کند. چهار ماه قبل از اجرای قانون دولت باید با انتشار اعلامیه‌ای به تمام مناطق این تغییر قریب الوقوع را به اطلاع مردم برساند.

۹. تقویم: بنا به قانون مجلس، سال ایرانی اکنون به ۶ ماه ۳۱ روزه، ۵ ماه ۳۰ روزه و ۱ ماه ۲۹ یا ۳۰ روزه تقسیم می‌شود. نام‌های جدید این ماه‌ها احیای نام های قدیم ایرانی به جای اسامی جدیدتر ترکی است.

۱۰. نرخ حمل و نقل: میانگین کلی نرخ کرایه در جاده‌های اصلی وارداتی برای سال‌های ۲۷-۱۹۲۶/ ۶-۱۳۰۵ش. از قرار زیر است:

	کرایه یک‌خروار بار به‌قران	[کرایه حمل] هر تن به پوند (تقریباً)
بوشهر ـ شیراز به‌وسیله قاطر	۱۳۰-۱۴۰	۹-۱۰
شیراز ـ تهران به‌وسیلله کامیون	۲۸۰-۳۰۰	۲۰-۲۱.۱۰
	۴۱۰-۴۴۰	۲۹-۳۱.۱۰
اهواز ـ اصفهان به‌وسیله قاطر	۲۵۰-۳۰۰	۱۷.۱۰-۲۱.۱۰
اهواز ـ تهرا باکامیون	۱۲۰-۱۲۵	۸.۱۰-۸.۱۴
	۳۷۰-۴۲۵	۲۶-۳۰.۴
بغداد ـ کرمانشاه به‌وسیله کامیون	۲۰۰-۲۲۵	۱۴-۱۵.۱۴
کرمانشاه ـ تهران به‌وسیله کامیون	۲۲۰-۲۵۰	۱۵.۱۰-۱۷.۱۰
	۴۲۰-۴۷۵	۲۹.۱۰-۳۳.۴

برای جزئیات نرخ حمل و نقل و نوسانات فصلی در داخل ایران نگاه کنید به پیوست IV.

نرخ کرایه مسافر با وسایل نقلیه درجه اول از تهران به خانقین یا برعکس هر نفر ۱۸ پوند است.

۱۱. راه‌آهن: در ایران ۲۳۱/۲ مایل راه‌آهن به قرار زیر وجود دارد:

تبریز ـ جلفا (۱۳۶کیلومتر) (با یک خط فرعی صوفیان ـ شرفخانه که ۴۸کیلومتر مسافت دارد).

جدول زمانی حرکت قطارها [در مسیر تبریز ـ جلفا]

تبریز ـ جلفا	یکشنبه‌ها و چهارشنبه‌ها
جلفا ـ تبریز	سه‌شنبه‌ها و جمعه‌ها
تبریز ـ شرفخانه	پنج‌شنبه‌ها
شرفخانه ـ تبریز	جمعه‌ها

رشت ـ پیر بازار ۱۲ کیلومتر

[در این خط] کالاها از طریق آب از بندر پهلوی (انزلی) به پیر بازار در رأس مرداب می‌رسد و سپس با یک خط آهن باریک به رشت فرستاده می‌شود اما در حال حاضر (مهر ۱۳۰۶) از آن استفاده نمی‌شود.

میرجاوه ـ دزدآب (زاهدان) (۱۶۶ کیلومتر)

این خط قسمتی از سیستم راه‌آهن شمال غربی هند است. از میرجاوه تا دزدآب (زاهدان) ۱۶۶کیلومتر است. از میرجاوه به زاهدان ۵ ساعت و در جهت مقابل ۲/۵ ساعت زمان می‌برد. قطارها سه شنبه و جمعه میرجاوه را به مقصد دزداب ترک می‌کنند و چهارشنبه و یکشنبه برمی‌گردند. کالاهای رهسپار شرق ایران را می‌توان از طریق کراچی و راه‌آهن هند به رأس راه‌آهن در دزدآب (زاهدان) فرستاد. اگر کالا با ترانزیت از طریق هند به ایران ارسال شود، برای بازپرداخت ۱۵ تا ۱۶ درصد از عوارض وارداتی پرداخت شده در هنگام ورود به هند، [عنوان] گیرندگان بر روی کالاهای رسیده به دزدآب (زاهدان) نوشته می‌شود.

خطوطِ آهنِ عراق نیز مسئولیت ارسال کالاهای ارسال شده از بصره به مقصد

همدان،کرمانشاه، تهران و سایر نواحی شمالی ایران یا [شمال] عراق به عهده دارد. این کالاها به موقع ارسال می‌شود و با نرخ سودمندی به قصر شیرین یا کرمانشاه می‌رسد. عوارض ترانزیت کالا از طریق عراق در حال حاضر مبلغ نیم درصد است.

تهران ـ شاه‌عبدالعظیم (۸ کیلومتر)

این خط ارزش تجاری ندراد و تنها برای فرستادن زائران از تهران به مسجد شاه عبدالعظیم مورد استفاده قرار می‌گیرد.

۱۲. بار و بسته‌ها

		(به‌طور تقریبی)
۱ بار الاغ	=	۶۸ تا ۸۱ کیلوگرم
۱ بار قاطر	=	۹۱ تا ۱۱۳ کیلوگرم
۱ بار شتر	=	۱۵۹ تا ۱۸۱ کیلوگرم
۱ گاری ۲ چرخه	=	۲۹۵ تا ۴۵۴ کیلوگرم
۱ گاری چهار اسبه	=	۱/۵ تا ۲ تن

کالاهایی که برای حمل به صورت بسته‌ای در نظر گرفته می‌شود باید در بسته‌هایی به وزن ۷۵ تا ۲۰۰ پوند بسته بندی شود. این بارها باید محکم بسته بندی شود و در داخل لایه‌ایی محافظ از مواد ضد آب گذاشته شود. طبق اطلاعیه هیأت نمایندگی دولت شاهنشاهی اخیراً چندین صندوق از انگلستان خریداری شده که سازندگان انگلیسی به‌طور کلی سفارشاتی که توسط واردکنندگان ایرانی در خصوص بسته‌بندی دقیق کالاها به آنها داده شده، توجه نکرده‌اند. شرکت‌های باربری دریایی بریتانیا باید این را درک کنند که هر نوع محموله‌ای که برای یکی از شهرهای داخلی ایران ارسال می‌شود، در معرض نقل و انتقال در ناهموارترین مناطقی است که می‌توان تصور کرد.

با توجه به موقعیت طبیعی کشور و وضعیت راه‌ها، کاروان‌ها روزانه مسافتی بین ۱۵ تا ۲۵ مایل و وسایل نقلیه چرخ دار روزانه ۲۰ تا ۲۵ مایل طی می‌کنند.

عوارض گمرکی: وضعیت عوارض گمرکی بدون تغییر باقی مانده است. واردات روسیه با [همان] نرخ تعرفه سال ۱۹۰۳ ادامه دارد، درحالیکه برای واردات

از سایر کشورها طبق نرخ تعرفه سال ۱۹۲۰ عوارض بیشتری پرداخت می‌شود. دولت ایران برای ایجاد تعرفه گمرکی جدید با روسیه در حال مذاکره است و می‌خواهد که به عنوان یک کشور مستقل در تمام مرزهایش تعرفه گمرکی جدید اعمال کند. این تعرفه گمرکی جدید در ۲۴ اکتبر ۱۹۲۷/ ۴ آبان ۱۳۰۶ توسط مجلس تصویب شده اما تا هنگام نوشتن این متن هنوز به اجرا در نیامده است.

کشتی‌های بخار: (برای جدول تمام وقت و نرخ‌های آن نگاه کنید به «فهرست کلی بازرگانی پرداخت شده توسط خارجی‌ها !»[1] که سالانه توسط ادارهٔ گمرکات ایران در تهران منتشر می‌شود).

دریای خزر

در اینجا سه خط کشتیرانی وجود دارد که توسط شرکت روسی کاسپار اداره می‌شود.

بندر باکو - پهلوی (انزلی)، هر دوشنبه باکو را ترک کرده و سه‌شنبه به بندر پهلوی می‌رسد و روز بعد برمی‌گردد.

استراخان ـ باکو ـ پهلوی از طریق آستارا (جدول زمانی مشخصی ندارد).

باکو، آستارا ـ پهلوی، شهسوار (تنکابن)، مشهدسر (بابلسر)، بندر گز و برعکس.

کشتی‌های بخار این مسیر در چهارشنبه باکو را ترک کرده و پنجشنبهٔ روز بعد به بندرگز می‌رسند. این کشتی‌ها در چهارشنبه بندر گز را ترک می‌کنند و در دوشنبه هفته بعد به باکو بازمی‌گردند.

خلیج فارس

(بریتانیا)

a) شرکت کشتی بخار هند انگلیس، کشتی‌های بخار زرهی تندرو و کندرو را برای حمل و نقل مسافر و بار بین بمبئی، کراچی و بصره به کار انداخته است. سرویس‌های تندرو با کشتی‌های بخاری زرهی شرکت کشتیرانی ماورای اسپانیا ارتباط دارد و برای رسیدن چهار روزه بین بصره و کراچی زمان‌بندی شده و فقط در خرمشهر و بصره توقف می‌کند.

1. Trengerstableau general du commerce avec les payse.

سرویس‌های کندرو در شهرهای خرمشهر، کویت، بوشهر، بحرین، دُبی، لنگه، هنگام، بندر عباس، جاسک، مسقط، چابهار، گواتر، پاسنی، کراچی و بمبئی توقف می‌کنند. به دلیل تاخیرهایی که در بارگیری در بندرگاه‌های بی‌حفاظ و شرایط بد آب و هوایی متحمل می‌شود، جدول زمانی مشخص ندارد.

b) یک سرویس مستقیم حمل بار و مسافر توسط آقایان فرانک . سی استرایک[۱] و به همراه شرکت الرمان و بوکنال[۲] بین اروپا و بصره راه اندازی شده است. این سرویس هر ماه از لندن، گلاسکو، منچستر و مارسی و هر دو ماه یک بار از آنتورپ[۳] حرکت می‌کند. این کشتی‌ها از طریق بارنامه محموله ها را به بغداد و اهواز می‌رساند.

آلمان

خط آلمانی هانزا نیز خدمات حمل بار و مسافر بین برمه و بنادر خلیج فارس و بصره را در دست دارد. بار را به وسیله شرکت بین النهرین- ایران و از طریق بارنامه می‌توان به بغداد یا اهواز فرستاد. کشتی‌های بخار این شرکت محموله‌ها را از بصره و خرمشهر به ترتیب به بغداد و اهواز می‌فرستند.

۱۵. پست و تلگراف

بسته‌های پستی

سرویس (۱). بسته‌های پستی از ایران به مقصد هند، بعد از پرداخت عوارض گمرکی و تعرفه پست داخلی، نهایتاً به وسیله ادارهٔ پست ایران، از طریق پست امانی به یکی از پنج اداره پستی زیر فرستاده می‌شود: بوشهر، بندر عباس، لنگه و خرمشهر یا دزدآب (زاهدان)

سرویس (۲). بسته‌های غیربیمه شده را همچنین می‌توان از طریق راه‌های ماشین رو به عراق ارسال کرد. این بسته‌ها باید با پست امانی به قصر شیرین فرستاده شود و عنوان «نامه از راه زمینی به بغداد ـ حیفا» بر روی آدرس نوشته شود. تمام بسته‌ها باید در جعبه‌های چوبی، قوطی حلبی، برزنت و امثال اینها بسته بندی شود و نباید تنها در

1. Frank C. Strick. 2. Ellerman & Bucknall.
3. Antwerp.

کاغذ یا بسته مقوایی گذاشته شود. نرخ تعرفه ارسال محموله‌های پستی از ایران به قرار زیر است:

۱) ۵ صدم یک قران برای ۱۰۰ مثقال (تقریباً ۱ پوند) یا کسری از آن در هر ۵ فرسخ (۳۲کیلومتر)، به شرطی که بیشتر از ۲۰ فرسخ (۱۲۸کیلومتر) نباشد.

۲) ۱۰ صدم یک قران برای هر ۱۰۰ مثقال یا کسری از آن برای هر فرسخ که بیشتر از ۲۰ فرسخ کمتر از ۱۹۰ فرسخ (۱۲۱۶کیلومتر) باشد.

۳) ۳ قران برای هر ۱۰۰ مثقال برای مسافت بیش از ۱۹۰ فرسخ

کمترین هزینه برای ارسال یک بسته نیم قران است. تمام مسافت‌ها طبق آمار راه‌های دولت که در ادارات پست قرار دارد، محاسبه می‌شود. برای تمام هزینه‌های فوق یک مالیات اضافی ۵۰ درصدی تحمیل می‌شود. همچنین بر تمام بسته‌هایی که بیش از ۶۰ سانتی‌متر پهنا یا ۲۰ سانتی‌متر ارتفاع داشته باشد یک هزینهٔ اضافی ۲۵ درصدی تحمیل می‌شود. هزینه مهر کردن در گمرکات و دیگر هزینه‌ها نیز یک مورد فوق‌العاده است. هزینه ارسال یک بسته از بوشهر ـ بندری که معمولاً بسته‌های انگلیسی از آنجا وارد می‌شود – به تهران، حدوداً برای هر پوند، ۱ لیره یا ۴ دلار است.

برای نرخ تعرفه‌های پستی ادارهٔ پست امانی و جزئیات اطلاعات آن نگاه کنید به راهنمای ادارهٔ پست انگلستان.

شایان ذکر است که فرستادن کاتالوگ‌ها و غیره از طریق ادارت پست جنوب ایران و خدمات پست داخلی ایران غیرمعمول است زیرا هزینه‌های ارسال دوباره، آنچنان سنگین است که دریافت‌کنندگان اغلب اقدام به واگذاری آن نمی‌کنند. معامله کتاب و نمونه‌های سبک ممکن است به وسیله نامه پستی از طریق روسیه فرستاده شود. (حداکثر وزن ۲ کیلوگرم، اما به صورت تک جلدی تا ۳ کیلوگرم نیز پذیرفته می‌شود).

تلگراف

ارتباط مستقیم تلگرافی بین لندن و تهران به وسیله شرکت تلگراف هندو – اروپا صورت می‌گیرد. علاوه براین، بخش تلگراف هند ـ اروپا خدمات تلگرافی بین کراچی و تهران را نیز انجام می‌دهند. تلگرام‌ها با دقت و سرعت به ایران می‌رسد. در

شهرهای عمده مانند تهران، تبریز، اصفهان و کرمان ادارات تلگراف توسط کارمندان انگلیسی اداره می‌شود و در نتیجه ارتباطات تلگرافی همانند اروپا قابل اعتماد است. نرخ هر کلمه تلگرام از انگلستان به ایران ۱ پوند تا ۷ دلار است. تلگرام‌های به تأخیر افتاده پذیرفته نمی‌شود.

دولت ایران اخیراً یک ایستگاه بی‌سیم در تهران راه اندازی کرده که توسط روسیه و سوریه اداره می‌شود. نرخ آن بسیار بالا نیست و تاکنون قابل اعتماد بودن آن زیاد ثابت نشده است.

۱۶. واردات و صادرات

سال	ارزش (قران)
۱۳-۱۹۱۲م/ ۲-۱۲۹۱ش	واردات ۵۶۷/۵۷۵/۶۳۹ صادرات ۴۳۶/۳۳۳/۲۷۱
جمع کل	۱/۰۰۳/۹۰۸/۹۱۰
۲۷-۱۹۲۶م/ ۶-۱۳۰۵ش*	واردات ۷۸۶/۸۰۰/۰۰۰ صادرات ۷/۱۰۴/۰۰۰/۰۰۰
جمع کل	۱/۸۹۰/۸۰۰/۰۰۰

*. این ارقام تقریبی است.

I. مروری بر سال مالی ۱۳۰۴ش.(۲۶-۱۹۲۵) و ۱۳۰۵ش. (۲۷-۱۹۲۶)

مقدمه

گزارش پیشین این مجموعه دربارهٔ بازرگانی و صنعت ایران بـه تـاریخ آوریـل ۱۹۲۵ برمی‌گردد. این فاصله زمانی نشـانگر یک مـرحـلهٔ کـاملاً مـتمایز در تـحول اقتصادی ایران است. بنابراین خوب است که با مروری با شرایط عـمومی و وقـایع برجسته دو سال اخیر تا ۲۰ مارس ۱۹۲۷/ ۳۰اسفند ۱۳۰۵، تـوصیفی از وضـعیت کنونی ایران ارائه شود.

به خاطر پیوستگی و راحتی سال خورشیدی ایرانی، پس از این تـمام ارقـام بـه دست آمده و نقل شده به جز یک مورد استثنایی با سال ایرانی ذکر خواهد شد.

متن اصلی این گزارش، در نظر دارد عمدتاً به وضعیت اقتصادی ایران در سال ۱۳۰۵ش./ ۲۷-۱۹۲۶م آنگونه که برای نویسنده آشکار شده، بپردازد اما تا جایی که ممکن بوده مقایسه‌ای با دو سال اخیر صورت گرفته است.
نتیجه‌گیری‌ها حاصل ثبت وقایع تا این لحظه است.

۱۳۰۴ (۲۱ مارس ۱۹۲۵ تا ۲۰ مارس ۱۹۲۶): برنامه تمرکزگرایی سیاسی و مالی علی‌رغم برخی مقاومت‌ها ادامه یافت. در هر دو مورد روش‌های به کار گرفته شده سختگیرانه اما تا حدی مؤثر بود.

دکتر میلسپو رئیس کل مالیه ایران تاکنون به آسودگی در مقامش مستقر شده است. سختگیری مخالفان نسبت به مأموریت وی و روش‌هایش در ابتدای این دوره کاهش یافت.

از این جهت سیاست وی این بوده که مالیه ایران را تحت نظم درآورد. مقدم بر این، سیاست وی دعوت کردن از سرمایه‌های خارجی برای کمک به توسعهٔ واقعی منابع کشور بود، اما ظاهراً پس از مسافرت دکتر میلسپو به آمریکا در بهار ۱۹۲۵/ ۱۳۰۴ش. این سیاست وی نقض شد. ایران خود سرمایهٔ مورد نیاز برای توسعهٔ اقتصادی‌اش را خواهدیافت. تاکنون تمام نظریات برای دریافت وام خارجی کنار گذاشته شده است. قانون انحصار قند و چای به تاریخ ۳۰می ۱۹۲۵/ ۱۰ خرداد ۱۳۰۴ برای تأمین بودجه راه‌آهن نخستین نشانه یک تغییر آشکار در استراتژی مالی ایران است.

برداشت محصول سال ۱۹۲۴/ ۱۳۰۴ش. بد بود؛ نشانه‌های بهار سال ۱۹۲۵/ ۱۳۰۴ش. حاکی از آن است که وضعیت محصول این سال به نحو چشمگیری بدتر خواهد بود. مقامات ایرانی به هیأت مالی [آمریکایی] متکی هستند، شماری از آنها مسئول ادارهٔ ارزاق هستند تا جایی که موقعیت اقتضاء می‌کرد اقدامات پیشگیرانه‌ای انجام دادند اما در نوامبر (آبان) متوجه شدند که ذخیره غلات تهران به‌طور وحشتناکی پائین آمده است، در حقیقت پایتخت با یک قحطی قریب‌الوقوع مواجه بود. بخش‌های مختلف ایالت نیز در مضیغه بودند. چیزی شبیه هراس پدید آمد؛ گندم از روسیه و هند خریداری شد؛ تمام وسایل حمل و نقل برای حمل مواد غذایی مورد تقاضا قرار گرفت و کامیون‌های موتوری در مقیاس زیاد وارد گردید. گفته

می‌شود کمبود مالی شدیدی برای دولت به وجود آمده است. این در حالی است که کاهش تجارت بسیار جدی بوده است.

بدون تردید، بحران حمل و نقل که خود ناشی از کمبود غلات بود، تا حدی مسبب تحریم اقتصادی [ایران] بوده که دولت شوروی در اول فوریه بر تمام واردات از ایران (به‌جز پنبه) اعمال کرده است. در سال ۱۹۲۵ تراز بازرگانی روسیه در مرزهای اروپایی ۱۳۵/۵ میلیون روبل و از طرف مرزهای آسیایی ۱۵/۵ میلیون روبل کسری داشت. نیاز روس‌ها به اصلاح تراز بازرگانی و حفظ ارزش گیروانکه[۱] بدیهی بود. در دسامبر ۱۹۲۵/ آبان ۱۳۰۴ شعبات ایرانی بانک ایران ـ روس[۲] از خرید گیروانکه از بازرگانان ایرانی خودداری کردند. این مقدار گیروانکه مخصوصاً در این زمان به دلیل فروش‌های اخیر ایرانیان در نمایشگاه نیژنی Nijni زیاد بود. اما هراسی که این تصمیم به وجود آورد، در مقابل وحشتی که از اجرای تحریم ناگهانی محصولات ایرانی به وجود آمده بود، چیز مهمی نبود.

دولت شوروی پی برده بود با اینکه سازمان‌های بازرگانی آنها محصول ایالات ثروتمند ایرانی واقع در حاشیه دریای خزر را خریداری می‌کنند اما با توجه به نیاز به (وسایل) حمل و نقل، نمی‌توانند کالاهای روسی را در مناطق داخلی ایران به فروش برسانند. از این رو شوروی تصمیم گرفت تا خرید محصولات ایرانی را به جز پنبه که نیاز ویژه‌ای به آن داشتند، متوقف کنند.

این واقعیتی است که آنها ممکن است که در ابتدا سیستم جواز واردات را رواج دهند و سپس به زور جلوی واردات از مرزهای اروپایی را بگیرند.

اگر چه تأثیرات زیانبار اقدامات روسها اولاً به دلیل خریدهای پنهانی سازمان‌های بازرگانی روسیه در ایران –که تا حدی منجر به کاهش قیمت‌ها شد ـ و دوماً به دلیل صدور نهایی جواز صادرات به برخی از بازرگانان ایرانی، تا حد زیادی کاهش یافت، اما تحریم اقتصادی ایران آشکارا تا هنگام انعقاد قرارداد بازرگانی ایران و روس در مسکو به تاریخ اول اکتبر ۱۹۲۷/ ۱۱ مهر ۱۳۰۶، رسماً به قدرت خود باقی ماند.

۱۳۰۵ (۲۱ مارس ۱۹۲۶ تا ۲۰ مارس ۱۹۲۷): سال ۱۳۰۵ سال خوبی برای

۱. chervontsi واحد پول روسیه.

2. Ruspers.

اقتصاد ملی نبود. این مسئله مؤید نتایج وقایع و اشتباهات سال گذشته بود: بحران حمل و نقل، تحریم اقتصادی روسیه، مالیات‌های جدید و بلااستفاده ماندن بودجه عمومی؛ درحالیکه کمبودهای حاصل شدهٔ پول به دلیل توقف زیانبار و کم فروشی مسکوک در گردش وخیم‌تر می‌شد، بازار واردات از کاهش مداوم ارزش قران در برابر ارزهای خارجی نگران بود.

خوشبختانه برداشت محصول ایران در سال ۱۳۰۵ بسیار عالی بود و محصول خوب تریاک بازار آماده‌ایی در شرق دور یافت. افزایش بسیار زیاد سهم ایران از درآمد شرکت نفت ایران ـ انگلیس نیز فرصت بسیار مناسبی برای خزانه کشور به وجود آورد.

تنها اقدام سازنده و ارزشمندی که در این سال به اجرا درآمد، ایجاد یک مؤسسه کارگشایی در تهران تحت حمایت دولت بود که با بهره ۹ درصد وام می‌داد. این اقدام بازار وام کوتاه مدت پایتخت را متحول کرده است. تاکنون بانک‌های کوچک یهودی در حالتی قرار گرفته‌اند که از مشتریانشان ماهانه[1] ۲ تا ۳ درصد بهره مطالبه می‌کنند.

II. مالیه

A. درآمد: درآمد سال مالی ۱۳۰۴ ش. (۲۱ مارس ۱۹۲۵ تا ۲۰مارس ۱۹۲۶) بالغ بر ۲۹۲/۳۶۴/۲۲۸ قران معادل ۶/۷۲۱/۰۱۷ پوند بود. یعنی با [محاسبه] نرخ متوسط هر پوند ۴۳/۵۰ قران در طول سال. ارقام سال جاری شامل ترکیب جدید مالیات راه، مبلغ ۳۲۳/۴۱۶/۸۶۳ ریال معادل ۶/۴۵۴/۶۶۸ پوند بود (با نرخ ۴۸/۶ قران به ازای هر پوند) که با [محاسبه] دریافتی قران، ۱۰/۶ درصد افزایش نشان می‌دهد.

1. Per mensem.

منابع اصلی درآمد در طی این دو سال اخیر به شرح زیر است:

	۱۳۰۴		۱۳۰۵	
	قران	درصد [از کل درآمد]	قران	درصد [از کل درآمد]
گمرکات	۹۵/۷۶۹/۲۰۴	۳۲/۷	۹۱/۸۴۷/۰۷۷	۲۸/۴
مالیات مستقیم	۶۰/۴۶۰/۰۷۵	۲۰/۷	۶۱/۵۸۸/۵۸۶	۱۹/۰
امتیاز شرکت نفت ایران‌وانگلیس	۴۱/۵۱۸/۸۳۳	۱۴/۲	۵۰/۵۰۷/۸۸۶	۱۵/۶
مالیات‌های‌غیرمستقیم	۴۱/۳۴۷/۸۳۷	۱۴/۱	۳۵/۴۸۴/۶۲۱	۱۱/۰
انحصار تریاک	۱۶/۳۹۱/۰۸۴	۵/۷	۱۵/۷۴۲/۹۴۵	۴/۸
انحصار تنباکو	۱۱/۱۳۵/۹۳۱	۳/۸	۱۳/۱۲۶/۲۹۶	۴/۵
پست و تلگراف	۱۷/۳۹۴/۰۴۷	۵/۹	۱۹/۶۲۸/۴۱۴	۶/۱
اراضی خالصه	۱۰/۸۰۹/۸۶۳	۴/۰	۱۱/۱۲۱/۳۶۷	۳/۵
مالیات راه	۷/۹۷۷/۸۶۰	۲/۷	۳۸/۱۲۸/۰۶۸	۱۱/۸
		۹۴/۳		۹۵/۴

پایان سال مالی شرکت نفت ایران و انگلیس ۳۱ مارس (۱۰ فروردین) است اما حق‌الامتیاز دقیقاً در نوامبر اخیر پرداخت شده و در بودجه سال جاری ایران منظور شده است. مقدار حق‌امتیاز برای سال ۱۳۰۵ که در دوم نوامبر ۱۹۲۷ به حساب دولت ایران واریز شده، دقیقاً مبلغ ۶۹/۴۸۰/۶۰۰قران (به نرخ هر پوند ۵۰ قران) بوده، به جای ۵۰/۵۰۷/۸۸۶ قران که در بودجه فوق منظور شده است.

B. هزینه: در طی دو سال اخیر هزینه‌ها به شرح زیر بوده است:

	قران	پوند استرلینگ	
۱۳۰۴ (۲۶-۱۹۲۵)	۲۳۶/۲۷۷/۹۱۳	۵/۴۰۸/۶۸۸	هر پوند ۴۳/۵۰ قران
۱۳۰۵ (۲۷-۱۹۲۶)	۲۵۳/۵۵۶/۷۲۱	۵/۲۱۷/۲۱۶	هر پوند ۴۳/۵۰ قران

موارد اصلی هزینه‌ها به قرار زیر است:

	۱۳۰۴		۱۳۰۵	
	قران	درصد	قران	درصد
وزارت جنگ (شامل ۵/۵۸۰/۰۰۰ قران برای ژاندارمری	۱۰۰/۲۵۳/۰۰۰	۴۳/۰	۱۰۰/۲۵۳/۰۰۰	۳۹/۵
وزارت مالیه	۳۷/۸۲۴/۷۸۱	۱۶/۱	۳۸/۱۱۳/۲۰۶	۱۵/۰
وزارت داخله	۱۵/۰۰۶/۰۴۸	۶/۳	۱۷/۱۹۷/۴۳۱	۶/۷
وزارت پست و تلگراف	۱۴/۶۷۹/۴۳۶	۶/۲	۱۷/۶۱۲/۲۳۲	۶/۹
مستمری‌ها	۷/۸۰۲/۹۴۰	۳/۳	۷/۱۰۹/۴۳۳	۲/۸
وزارت (معارف)	۶/۸۰۴/۶۲۹	۲/۹	۱۰/۴۷۱/۸۰۵	۴/۱
وزارت امور خارجه	۶/۲۸۵/۵۰۸	۲/۷	۷/۰۲۶/۰۲۳	۲/۸
وزارت عدلیه (دادگستری)	۵/۹۸۶/۲۰۲	۲/۵	۶/۳۰۱/۸۸۷	۲/۵
وزارت فواید عامه	۵/۲۸۷/۴۲۳	۲/۲	۱۸/۲۲۴/۸۹۴	۷/۲
وزارت دربار	۴/۱۷۰/۸۵۹	۱/۸	۴/۹۴۷/۰۰۰	۱/۹
مجلس	۳/۹۲۶/۸۰۰	۱/۶	۳/۲۵۹/۲۰۷	۱/۳
شهرداری‌ها	-	-	۶/۱۸۹/۴۲۱	۲/۴
		۹۷/۲		۹۵/۸

[دلیل] اندک بودن هزینه ضروری تولیدی ذکر خواهد شد. مجموع دریافت‌های مالیات راه که در فوریه ۱۹۲۶ ارائه شد، شامل ارقام سال ۱۳۰۵ می‌باشد. بعد از کسر مخارج جمع‌آوری یعنی ۱/۴۲۶/۸۹۰ قران، درآمد خالص آن بالغ بر ۲۴/۴۰۲/۹۰۰ قران بود که به شرح زیر توزیع شده است:

اداره راه (وزارت فواید عامه) ۱۵/۸۳۷۳۵۱ قران؛ آموزش و پرورش (معارف) ۱/۵۰۲/۸۰۷؛ مؤسسات خیریه (وزارت داخله) ۵۵۱/۳۴۷؛ بهداشت عمومی ۳۲۱/۹۷۶ تمام مخارج تحت این عنوان در سال ۱۳۰۵ مبلغ ۱/۷۱۸/۵۳۹ بود)، شهرداری‌ها نیز ۶/۱۸۹/۴۲۱ قران از همین منبع دریافت کرده‌اند که این استرداد وجه، از مبالغی که پیش از اجرایی شدن مالیات راه وصول می‌کردند کمتر است.

یادداشت: آمار نقل شده فوق هم در مورد درآمدها و هم در مورد هزینه‌ها از

منابع رسمی ایرانی استخراج شده است.

C. وجوه سپرده: مانده بستانکار دولت در ۲۱ مارس ۱۹۲۷ (اول فروردین ۱۳۰۶)، بالغ بر ۱۴۳/۹۶۱/۳۴۴ قران معادل ۳/۱۹۹/۱۴۱ پوند (با حساب هر پوند ۴۵ قران)، یا تقریباً نصف درآمد سال گذشته بود.

برای بودجه راه‌آهن به تنهایی مبلغ ۸۵/۴۲۱/۳۹۰ قران در نظر گرفته شد. مقدار کل دریافت‌های حاصل از انحصار قند و چای که بودجه راه‌آهن به وسیله آن تأمین می‌شود، برای ده ماه نخست سال ۱۳۰۴ ش. بالغ بر ۳۶/۵۱۳/۴۶۰ قران و برای سال ۱۳۰۵ش.، ۶۰/۶۴۰/۱۸۸ قران بود. تنها هزینه‌ای که در سال ۱۳۰۵ ش. به اداره راه‌آهن پرداخت شد، ۱/۲۱۲/۱۷۴ قران بود.

بودجه [اداره] راه در همین تاریخ یک مانده بستانکاری ۱۰/۳۹۴/۶۰۲ قرانی را نشان می‌دهد، این در حالی است که راه‌های کشور نیاز شدیدی به بازسازی دارند.

D. بانکداری

بانک شاهنشاهی ایران (بانک دولتی) در نهم فوریه ۱۹۲۶م (۲۰ بهمن ۱۳۰۵ش) نرخ بهرهٔ سپرده‌های ثابت قران برای سپرده‌های ۶ ماهه تا ۲ درصد و برای سپرده‌های ۱۲ ماه تا ۳ درصد کاهش داد و در هفتم سپتامبر ۱۹۲۷ (۱۷ شهریور ۱۳۰۶ش.) نرخ بهره این سپرده‌ها به ترتیب ۱/۵ درصد و ۲/۵ درصد [بود]. این کاهش بهره بازتاب مشکلاتی است که بانک‌های ایرانی در ایجاد استفادهٔ سودآور از حساب‌های سپرده (و به‌طور کل از سرمایه) تجربه کردند و این به علت فقدان امنیت عمومی و نبودِ زمینه‌های سرمایه‌گذاری محلی تحت شرایط موجود، [به وجود آمده است]. در حقیقت عدم تحرک سرمایه‌های دولت منجر به یک وضعیت مالی موقتی شده است و این به‌طور کل در کشور فقیری مانند ایران که ویژگی بارز آن ازدیاد سرمایهٔ در گردش است، بسیار غیرطبیعی است.

در همین زمان کاهش نرخ تنزیل بانک شاهنشاهی از ۱۲ درصد به ۹ درصد در اول نوامبر ۱۹۲۶م./ ۱۰ آبان ۱۳۰۵ش. و ۸ درصد در ۲۱ سپتامبر ۱۹۲۷م/ ۱ مهر ۱۳۰۶ش. نشانه اشتیاق این بانک نسبت به پشتیبانی بازرگانی در دوره‌های سختی مالی است.

بانک عثمانی شعبه‌هایی در تهران، همدان و کرمانشاه دارد.

بانک ایران (بانک قدیمی روسیه) روندِ آرام تسویه حساب خود را ادامه می‌دهد [وجوه] طلبکاران کوچک‌تر به تدریج پرداخت شده است.

بانک پهلوی در آگوست ۱۹۲۵ (مرداد ۱۳۰۴) با بخشی از بودجهٔ بازنشستگی ارتش به عنوان سرمایه، تشکیل شد. این بانک محموله‌های پستی را به مرز عراق می‌فرستد، این به وِیژگی آژانس حمل و نقل بانک پهلوی به عنوان «اتوبانک» نوین و خصلت عاریتی اخیر آن اشاره دارد. این بانک شعبه‌هایی در رشت و مشهد دارد.

بانک ملی با مصوبه مجلس در ۵ می ۱۹۲۷ (۱۵ اردیبهشت ۱۳۰۶) تأسیس شد. سرمایه آن از فروش بعدی جواهرات و املاک سلطنتی به دست می‌آید. این بانک یک مدیر آمریکایی داشت اما مجلس در ۵ نوامبر ۱۹۲۷ (۱۵ آبان ۱۳۰۶) با انتصاب یک مدیر آلمانی یا سوئیسی موافقت کرده است. هدف اعلام شده بانک ملی «تشویق و کمک به تجارت، زراعت، کشاورزی و صنعت» است. کارآمدی این بانک تا حد زیادی محدود خواهد ماند مگر اینکه شعبه‌های ایالتی تحت ریاست مدیران توانا تأسیس شود. [بانک] ایران ـ روس در تمام شهرهای مهم شمال ایران تأسیس شده. این بانک فعالیت‌های خود را از هر لحاظ به تأمین هزینه بازرگانی روس و ایران محدود کرده است.

E. **پول رایج**: طبق ترازنامه مالی بانک شاهنشاهی [حجم] اسکناس در گردش در بیستم مارس ۱۹۲۷ (۱۰ فروردین ۱۳۰۶)، بالغ بر ۲/۱۵۴/۹۰۲ پوند بود. سکه نقره در گردش و در خزانه بانک، بیست و پنج میلیون تومان (۵/۰۰۰/۰۰۰ پوند) برآورد می‌شود. از گردش خارج کردن تمام سکه‌های نقره معیوب و جایگزین کردن آنها با سکه‌های طلا در طی سه سال اخیر، یک اصلاح بسیار ضروری بوده، که با قدرت تمام ادامه یافته است. نابسامانی گریزناپذیری که حاصل شده، به دلیل ضعف طبقات پایین‌تر برای بهره جستن از تسهیلات پیشنهاد شده به آنها توسط بانک دولتی و [در نتیجه] بهره‌کشی از آنها به وسیله بانکداران بومی، برجسته‌تر شده است، این در حالی است که ضرب مجدد سکه‌های معیوب به صورت ضرابخانه‌ای کند بوده است.

رفاه بی‌سابقه‌ای که ایران در طی این سه چهار سال از آن برخوردار بوده و تا سال ۲۷-۱۹۲۶م./ ۱۳۰۵ش. ادامه یافت، از روی واردات قابل ملاحظه نقره آشکار

می‌گردد. در سال ۱۹۲۴، ۱۹۲۵ و ۱۹۲۶ علاوه بر مبلغ نقره وارداتی توسط بانک روسیه که احتمالاً کمتر از ۲۵۰/۰۰۰ پوند نبود، مبلغی به ارزش ۶۰۰/۰۰۰ پوند نقره وارد ایران شد. در سال ۱۹۲۶ بانک شاهنشاهی ایران و بانک روسیه به ترتیب؛ اختیار وارد کردن ۷۵۰/۰۰۰ و ۳۰۰/۰۰۰ تومان به صورت شمش نقره یا قران‌های ضرب شده در بیرمنگام یا لیننگراد موافقت کردند. این پول، تمثال رضاشاه را با خود دارد. تصمیم گرفته شد تا ماشین‌های ضرب سکه وارد شود. [زیرا که ظرفیت ضرابخانه] هم اکنون تنها تولیدی معادل ۶۰۰/۰۰۰ قران در هفته نشان می‌دهد.

صادرات طلا و نقره در ۲۶ اکتبر ۱۹۲۶ (۶ آبان ۱۳۰۵) ممنوع شد. این در حالی است که گردش پول خارجی در ایران در ۱۶ نوامبر ۱۹۲۶ (۲۶ آبان ۱۳۰۵) قدغن گشته و این فرمان تا ۶۰ روز بعد به اجرا گذاشته می‌شود.

F. ارز: میانگین نرخ مبادله ۱ پوند استرلینگ به قران در طی سال ۱۳۰۴ و ۱۳۰۵ به شرح زیر بود:

سال ۱۳۰۵		سال ۱۳۰۴
۴۳/۶	ژانویه	۴۱/۵۵
۴۴/۹۶	فوریه	۴۱/۷۸
۴۵/۵۳	مارس	۴۲/۰۰
۴۵/۹۰	آوریل	۴۲/۵۰
۴۶/۴۷	می	۴۲/۵۰
۴۶/۵۵	ژوئن	۴۲/۱۵
۴۶/۱۵	ژوئیه	۴۲/۲۲
۴۷/۲۰	اگوست	۴۲/۷۸
۴۷/۳۷	سپتامبر	۴۳/۰۰
۴۹/۲۰	اکتبر	۴۲/۵۶
۵۲/۷۸	نوامبر	۴۲/۹۴
۵۲/۳۰	دسامبر	۴۴/۰۰
۴۷/۳۷	میانگین نرخ کل سال	۴۲/۵۰

میانگین نرخ مبادله[قران به پوند] پیش از جنگ (اول جهانی)، ۵۵ قران به ازای

یک پوند بود. برآورد می‌شود که با نقره ۲۵½ دینار، احتمالاً بازدهی هر پوند در تهران تا ۵۸/۱۸ قران نقره برسد. اگر ۵ درصد عوارض گمرکی در نظر گرفته شود ارزش آن به ۵۵/۷۸ قران کاهش می‌یابد. در صورتی که تولید ضرابخانه گسترش یابد، نرخ پایه احتمالاً حدود ۵۴ قران خواهد بود. قران ضرورتاً تحت تأثیر نوسانات قیمت جهانی نقره قرار می‌گیرد. اما با توجه به رونق بازرگانی کشور و تقاضای شدیدی که برای پول ایران به وجود آمده، قران مدت زیادی تا نوامبر ۱۹۲۷ به‌طور محسوسی بالای قیمت باقی ماند، یعنی وقتی که بانک دولتی مبادله در سطحی را پذیرفت که به نظر می‌رسید مطابقت دقیقتری با شرایط حاکم بر بازار جهانی نقره داشت و نگرانی‌هایی در خصوص آینده احساس می‌شد. (بنگرید به پیوست I)

III. تجارت خارجی[1]

A. تراز بازرگانی

اقتصاددانان ایرانی اساساً باور دارند که محموله‌های شرکت نفت ایران ـ انگلیس نباید به هیچ وجه در محاسبه تراز بازرگانی ایران گنجانده شود. چنین استدلال‌هایی که این افراد اقامه می‌کنند، از منظر منطق عمومی در خارج از ایران معتبر نیست. آنها متأسفانه در داخل کشور این پول را به دست آورده‌اند اما این برای ایرانیان غیرمعمول نیست که از نیاز به جبران تراز منفی بازرگانی که تنها در تخیل‌شان وجود دارد، سخن به میان نیاورند.

این حقیقت دارد که سرمایهٔ پشت سر شرکت نفت انگلیس ـ ایران تا حد زیادی انگلیسی است اما این اقدام گسترده حقیقتاً به یک صنعت ملی ایرانی بدل شده است به‌طوری که در سال ۲۷-۱۹۲۶ بیش از ۱/۲۵۰/۰۰۰ پوند استرلینگ تنها به شکل حق الامتیاز به خزانه ایران اهداء شده و اینکه با استخدام در این شرکت هزاران کارگر ایرانی صاحب شغل شده‌اند. مدارس و بیمارستان‌های تحسین برانگیز شرکت نفت معرف عاملی برای آرامش، سعادت و رفاه اجتماعی است و نادیده گرفتن اهمیتی که آن در سیاست ایران دارد، نابخردانه و غیرمنصفانه خواهد بود.

۱. در ارتباط با ارقام بازرگانی، هم در اینجا و هم در قسمت پیوست، باید خاطر نشان کرد که اصطلاح «بریتانیای کبیر» به امپراتوری بریتانیا به‌جز هند اشاره دارد.

علاوه بر این شرکت نفت انگلیس ـ ایران سالانه بیش از ۳ میلیون پوند استرلینگ در ایران هزینه می‌کند که از این مقدار فقط ۱ میلیون به صورت دستمزد ارائه می‌شود. بخش بزرگی از این مبلغ به تأمین مالی واردات کالاهای مصنوعی خارجی کمک می‌کند. همچنین باید یادآوری کرد که واردات شرکت به ایران، هرساله شامل مواد غذایی برای کارکنان، ماشین‌آلات و سایر موادی است که در آمار و ارقام بازرگانی واردات کشور به شمار می‌آید، این بخش از واردات در سال ۲۷-۱۹۲۶ بالغ بر ۱/۲۱۹/۰۰۰ پوند یا ۶/۷ درصد کل واردات آن سال بود. اما بحث مستدل در دفاع از نظریهٔ یک «تراز مطلوب» برای بازرگانی خارجی ایران را شاید بتوان در این نکته یافت که [اولاً] تقاضای شدیدتری برای ارز ایرانی نسبت به ارز خارجی توسط بانک‌های عامل در ایران تجربه شد و دیگر اینکه در طی سال‌های اخیر مقدار زیادی نقره برای ضرب کردن وارد شده است. (نگاه به E پول رایج)

با این وجود، فکر کردن به اینکه افزایش چشمگیر و مثبت تراز بازرگانی در سال ۲۷-۱۹۲۶ الزاماً نشانه‌ایی از یک ترقی همه جانبه است، یک اشتباه جدی خواهد بود. اگر چه تحریم اقتصادی توسط روسیه عمدتاً مسبب سقوط صادرات عادی (ایران) است اما واردات پائین حاکی از تنزل قدرت خرید عمومی می‌باشد، این در حالی است که افزایش محموله‌های نفتی به عنوان شاخصی از وابستگیِ هر چه بیشتر کشور به صنعت نفتش، یعنی وابستگی به شرکت نفت انگلیس ـ ایران، عمل می‌کند.

جدول زیر یک ماهیت محاسبه سر انگشتی دارد.

به دلیل فقدان آمار و ارقام، برآوردِ اقلام غیرمرئی و همچنین به دست دادن تصوری روشن از تراز واقعی پرداخت‌ها بین ایران و جهان خارج غیرممکن است. اگر کسی محموله‌های نفتی ایران را جزو صادرات مرئی آن به حساب آورد (چنانکه یقیناً باید اینگونه باشد)، اهمیت اقلام نامرئی طبیعاً جدای از پرداخت‌های شرکت نفت انگلیس ـ ایران، به آسانی مبالغه آمیز می‌شود. کشتیرانی ایرانی وجود ندارد. بدهی خارجی اندک و هزینه‌های به بار آمده در خارج ناچیز است. دارایی‌های ایرانی خارج از کشور به غیر از سهام شرکت نفت انگلیس ـ ایران اندک است. معاملات توسط خارجی‌ها با اوراق بهادار ایرانی به جز از طریق وام صورت نمی‌گیرد. پرداخت‌های خارجی در ایران به غیر از پرداخت برای هیأت‌های کنسولی و دیپلماتیک، شرکت نفت انگلیس ـ ایران، بانک شاهنشاهی ایران، تلگرافات و

سازمان‌های بازرگانی روسیه، واقعاً محدود است. ارزش‌گذاری زیر قیمت (برای این کار احتمالاً بایستی یک افت ۱۰درصدی را منظور کرد و قاچاق (که از طریق مالیات گیری اخیر بسیار تصریح شده) نکاتی هستند که قابل ملاحظه می‌باشند.

واردات و صادرات (به‌هزار قران)

	۱۹۲۵-۲۶ (۱۳۰۴ش)	۱۹۲۶-۲۷ (۱۳۰۵ش)	کاهش یا افزایش
واردات (کالا) مال‌التجاره... شمش و مسکوک	۸۳۴/۸۷۳ ۴۶/۱۵۲	۷۷۹/۲۴۰ ۷/۵۶۰	-۶/۶
جمع	۸۸۱/۰۲۵ قران ۲۰/۲۵۳/۴۴۸ پوند	۷۸۶/۸۰۰ قران ۱۶/۱۸۹/۳۰۰ پوند	-۱۱/۵
صادرات (کالا) مال‌التجاره...	۵۰۵/۹۸۳	۴۴۱/۳۸۶	-۱۲/۸
شرکت نفت‌ایران و انگلیس	۵۴۴/۶۸۸	۶۵۴/۳۵۰	+۲/۰۱
شمش و مسکوک	۸/۷۱۹	۸/۲۶۴	+۴/۲
جمع	۱/۰۵۹/۳۹۰ قران ۲۴/۳۵۳/۷۹۳ پوند	۱/۱۰۴/۰۰۰ قران ۲۲/۷۱۶/۴۰۹ پوند	
کل بازرگانی کالا، شرکت نفت انگلیس ـ ایران، شمش و مسکوک)	۱/۹۴۰/۴۱۵ ۴۴/۶۰۷/۲۴۱پوند	۱/۸۹۰/۸۰۰ ۳۸/۹۰۵/۳۴۹ پوند	-۲/۵
مازاد صادرات بر واردات	۱۷۸/۳۶۵ ۴/۱۰۰/۳۴۵ پوند	۳۱۷/۲۰۰ ۶/۵۲۶/۷۴۹ پوند	

نرخ تسعیر: ۱۳۰۴   ۱ پوند = ۴۳/۵۰ قران
۱۳۰۵   ۱ پوند = ۴۸/۶۰ قران

B. واردات

واردات ایران در طی سال‌های ۲۶-۱۹۲۵/ ۱۳۰۴ش و ۲۷-۱۹۲۶ را می‌توان به شرح زیر طبقه‌بندی کرد:

	۲۶-۱۹۲۵ وزن به‌من	۲۷-۱۹۲۶ وزن به‌من	۲۶-۱۹۲۵ ارزش به‌قران	۲۷-۱۹۲۶ (تقریبی) ارزش به‌قران
دام زنده...	۷۰۰/۰۰۰	۱/۰۰۶/۵۴۶	۳/۸۵۲/۱۹۷	۴/۵۸۹/۴۶۲
موادخوراکی‌ونوشیدنی	۵۴/۳۶۳/۸۹۴	۳۷/۷۲۷/۵۸۷	۲۸۴/۱۲۱/۰۸۰	۲۲۸/۳۶۸/۹۴۶
کالاهای خام یا نیمه‌ساخت	۲۹/۰۹۴/۲۷۰	۳۰/۳۶۲/۱۲۰	۵۵/۴۳۵/۰۳۱	۷۲/۸۹۰/۱۱۸
کاهالی تولیدی	۲۴/۱۲۰/۹۵۹	۲۲/۲۰۸/۲۴۶	۵۹۱/۴۳۶/۹۸۰	۴۷۳/۸۵۵/۸۹۷
فلزات گرانبها و شمش	۷۱/۸۴۳	۱۱/۴۷۳	۴۶/۱۸۰/۱۱۹	۷/۶۴۲/۲۹۷
کل	۱۰۸/۳۵۰/۹۶۶	۹۱/۳۱۵/۹۷۲	۸۸۱/۰۲۵/۴۰۷	۷۸۷/۳۴۶/۷۲۰

نکته: ۱ من تقریباً برابر با ۶/۵ پوند است.

واردات ایران که در سال ۲۶-۱۹۲۵ یک افزایش ۱۴/۲ درصدی را نشان می‌دهد، در سال گذشته به ۱۰/۷ درصد کاهش یافت. کاهش قدرت خرید، که این کاهش واردات بر آن دلالت دارد، ناشی از چهار عامل اصلی است.

۱. برداشت غلات سال ۲۷-۱۹۲۶ خوب بود اما زیان‌هایی که در طی دو سال اخیر متحمل شد، را جبران نکرد، دهقانان دارائی‌های نقدی‌شان را به جای خرید کالاهای تولیدی خارجی، به تعمیر کانال‌های آب، جاگزینی گاو کار و غیره اختصاصی دادند. لازم به یادآوری است که تنها تعداد، اندکی از مالکان بزرگتر از ماشین‌آلات کشاورزی مدرن استفاده می‌کنند.

۲. تحریم کالاهای ایرانی توسط روسیه هیچگاه به‌طور کاملاً جدی اجرا نشد. این تحریم به زودی جای خود را به سیستمی داد که به موجب آن جواز صادرات توسط سفارت شوروی صادر می‌شد. با این وجود، خریدهای روسیه تا حد زیادی محدود شد (به‌جز موارد پنبه و پشم) و بسیاری از تولیدکنندگان و بازرگانانی، که به‌طور معمول نمایندگی‌هایشان را در روسیه برقرار کرده بودند، کالاهایشان روی

دستشان باقی ماند (به‌ویژه کالاهای خشکبار، برنج و پوست).

۳. سقوط ارزش مبادله قران در برابر استرلینگ. میانگین نرخ ۱پوند استرلینگ از ۴۲ قران در سال ۱۳۰۴ش. به ۴۳/۵۰ در سال ۱۳۰۵ش. و ۴۸/۶۰ در سال ۱۳۰۶ش. افزایش یافت.

۴. افزایش مالیات‌ها. شایان ذکر است که تنها مالیات‌های مهمی که در طی دو سال گذشته رایج شده مالیات انحصاری واپسگرایانه قند و چای و مالیات راهداری هستند که به‌طور مستقیم بر بازرگانی تحمیل شده و در واقع چیزی جز عوارض گمرکی اضافی و ظاهرسازی شده نیست. این مالیات‌های اضافی نه تنها به یک شکل جدی و بزرگ برای تأمین هزینه بازرگانی تبدیل شده، بلکه استانداردهای زندگی و قدرت خرید مردم را به‌طور نامساعدی تحت تأثیر قرارداده است. ارقام زیر ثابت می‌کنند که (نتیجه کار) به جز این نمی‌تواند باشد.

عوارض گمرکی معمولی بر روی کالاهای وارداتی در سال ۲۷-۱۹۲۶م/ ۱۳۰۶ش.، به غیر از شمش و کالاهای وارداتی معاف از عوارض گمرکی، بالغ بر ۱۰درصد، از روی بهای آن بود. وقتی که مالیات فوق‌العاده انحصاری اضافه شده، نرخ آن به ۱۷/۹ درصد کالا می‌رسد و در صورتی که مالیات راه نیز محاسبه شود تا ۲۱/۴ درصد افزایش می‌یابد. به عبارت دیگر ایران کشوری است فاقد صنایع برای حمایت کردن، اما خود را با دیواری از تعرفه‌ها محصور کرده که [این مسئله] در مورد یک دولت صنعتی شده، زیاد به نظر می‌رسد. در مالیات تجاری آنگونه که قانون‌گذاران مالی ایران انجام داده‌اند، صرفاً در پی محصولی با کمترین مقاومت بوده‌اند. درست است که وزن قند وارداتی در طی سال ۲۷-۱۹۲۶ علی‌رغم انحصار، واقعاً تا ۹/۹ درصد افزایش یافت اما ارزش سیف آن (تحویل بر روی کشتی)، ۱۰/۲ درصد کمتر از سال قبل بود. با این حال حجم این قند وارداتی تنها بیانگر ۵۴ درصد کل واردات سال ۱۴-۱۹۱۳ است.

ارقام مربوط به سهم کشورهای مختلف در واردات ایران و ماهیت واردات در پیوست شماره I، II، III مشخص خواهد شد. نکات پیوست زیر منافع ویژه تولیدکنندگان منچستر و برادفورد را نشان می‌دهد.

منسوجات پنبه‌ایی

پارچه‌های خاکستری: کل واردات آن در سال ۲۷-۱۹۲۶ تا ۵/۶ یعنی از ۱۷/۰۸۸ هزار قران به ۱۶/۱۳۶ هزار قران کاهش یافت. سهم بریتانیا تا ۳۹ درصد کاهش یافت یعنی از ۴/۹۴۶ به ۳/۰۰۰ قران رسید. در حالیکه سهم هند ۹/۶ درصد افزایش یافت یعنی از ۸/۸۶۲ به ۹/۷۱۸ هزار قران معادل ۷۸ درصد کل واردات ایران رسید. تنها رقیب جدی دیگر در این خصوص در سال ۲۷-۱۹۲۶ روسیه است با ۲/۳۸۴ قران.

پارچه‌های سفید: کاهش در واردات این نوع منسوجات ۲۲/۸ درصدبود یعنی از ۳۵/۸۱۹ به ۲۷/۶۹۲ هزار قران رسید. در اینجا بار دیگر امپراتوری بریتانیا انحصار بازرگانی را به دست آورد بریتانیای کبیر در طی دو سال منسوجات سفید را به ترتیب به ارزش ۲۹/۳۶۶ و ۲۳/۹۵۱ هزار قران، عرضه کرد. ارقام مربوط به هند برای این دو سال ۵/۴۸۰ و ۲/۸۸۵ هزار قران است (یک کاهش ۴۷ درصدی).

پارچه‌های طرح‌دار یا تکه‌تکه رنگ شده: در این محصول، واردات بریتانیا تحت سیطره رقابت جدی از سوی روسیه و ایتالیا قرار گرفته به گونه‌ایی که واردات آنها در سال ۲۷-۱۹۲۶ به ترتیب ۵۶ و ۲۱ درصد افزایش یافته در حالیکه واردات انگلستان ۳۷/۷ درصد و واردات هند۵/۵ درصد کاهش یافته است. ارقام مربوط به سال ۲۶-۱۹۲۵ به شرح زیر است:

کل واردات این نوع پارچه (به هزار قران) ۱۶۴/۵۳۸؛ بریتانیا ۹۸/۰۶۵؛ هند ۲۹/۴۸۹؛ روسیه ۲۱/۸۹۹؛ ایتالیا ۸/۶۱۴ در سال جاری موفقیت به این شرح بود:

کل واردات ۱۳۴/۱۰۴؛ بریتانیا ۶۱/۱۶۰؛ هند۲۷/۸۷۲؛ روسیه ۲۶/۴۹۸؛ ایتالیا ۱۳/۴۳۵ پارچه‌های گلدار بریتانیایی عملاً از مدت‌ها پیش از بازارهای شمالی ایران بیرون رانده شده است.

منسوجات کاموایی رنگی:[1] کل واردات این نوع منسوجات ۵/۵ درصد افزایش یافت یعنی از ۳۶/۸۲۲ به ۳۸/۸۴۴ هزار قران رسید. امپراتوری بریتانیا در این محصول با رقابت مواجه نشد. واردات هندی در این دو سال اخیر به ترتیب بالغ بر ۲۸/۸۵۰ و ۳۲/۶۲۱ هزار قران و واردات منچستر به ترتیب ۶/۳۶۲ و ۴/۶۵۹ هزار قران بود.

منسوجات پنبه خالص از همه رقم: واردات این کالاها که از ۲۲۳/۸۳۵ هزار قران در سال ۲۵-۱۹۲۴م/ ۱۳۰۳ش. به ۲۵۷/۲۳۰ هزار قران در سال ۲۶-۱۹۲۵ افزایش

1. Dyed in the yarn.

یافته بود، دوباره در سال ۲۷-۱۹۲۶ به ۲۱۹/۱۶۷ هزار قران کاهش یافت. سهم بریتانیای کبیر از ۱۳۹/۰۵۷ به ۹۲/۸۲۱ سقوط کرد (یعنی از ۵۴ درصد به ۴۳ درصد کل واردات کاهش یافت)؛ در این خصوص هند با ۷۳میلیون قران مقاوم باقی ماند و مقدار صادراتش از ۲۸ درصد به ۳۴ درصد افزایش یافت. سهم روسیه از ۲۴/۹۴۱ هزار قران به ۲۹/۵۳۸ هزار قران یعنی از ۱۰ درصد به ۱۳/۵ درصد ترقی کرد و سهم ایتالیا از ۹/۸۸۷ هزار قران به ۱۴/۴۸۷ هزار قران؛ یعنی از ۴ درصد به ۶/۵ درصد افزایش یافت.

شاید ارائه فهرست برخی از کالاهای ویژه چندین کشور مفید باشد:

بریتانیای کبیر

پارچه‌های بی‌رنگ (درجه اول) ململ؛ پارچه‌های پنبه‌ایی نازک (نان سوک)[1] و پارچه‌های پیراهن

پارچه‌های گلدار (درجه اول): پارچه‌های کتان نرم و طرح‌دار، پارچه کاملاً سرخ روسی، چیت‌های سرخ روسی، پارچه‌های سرخ اتحادیه ترکیه[2]، پارچه‌های چروک، پارچه‌های طرح‌دار دورنگ، پارچه‌های جین شکلاتی، پارچه‌های طرح‌دار شکلاتی و معمولی، ساتن‌های یک رنگ و دورنگ، پارچه‌های پیراهن طرح‌دار رنگی، پارچه‌های گلدار قرمز حاشیه دوزی شده، پارچه‌های حاشیه دار گاجر[3]، لباس‌های قرمز و زرد، پارچه‌های آستری ایتالیایی، پارچه‌های مشکی ایتالیایی و پارچه‌های نازک (وال)، پارچه‌های رنگی (در جایگاه دوم)، پارچه‌های جناغی قرمز با زمینه رنگ شبه قرمز که بسیار عامه پسند است.

پارچه‌های خاکستری (در جایگاه دوم)

پارچه‌های نخ پنبه‌ایی (در جایگاه دوم)

سایر واردات انگلستان، پارچه‌های شلوار، سرژه، پارچه‌های اورکت، پارچه کلاه، پارچه‌های آلپاکا (پشم شتر) و پارچه‌های موهر برای برقعه زنان و پارچه‌های پر زرق و برق ابریشمی است.

1. Nainsook. 2. United Turkey red. 3. Bordered gagres.

هند

پارچه‌های رنگی و خاکستری (در جایگاه نخست) - جین‌های مشکی مخصوص، پارچه‌های کناره سرخ[1]، پارچه‌های شرابی و خرمایی. جین‌های مشکی هندی و پارچه‌های جناغی مشکی، پارچه‌های انگلیسی را از بازار بیرون رانده است.

پارچه‌های نخ پنبه‌ایی (در جایگاه نخست)

پارچه‌های طرح‌دار (درجایگاه دوم). پارچه‌های شطرنجی هندی بیشتر مردم پسند است.

پارچه‌های بی رنگ (درجایگاه دوم) غالباً زمخت و نامرغوب به حساب می‌آیند.

روسیه

پارچه‌های طرح‌دار: پارچه‌های دو رنگی، پارچه‌های با طرح معمولی، پارچه‌های چروک، ساتن‌های مشکی و سفید، پارچه‌های پیراهن طرح‌دار و رنگی.

پارچه‌های بی‌رنگ: پارچه‌های پیراهن بی رنگ در مقدار اندک

پارچه‌های رنگی: پارچه‌های نیلی رنگ ساده که مخصوصاً با پارچه‌های هندی رقابت می‌کنند؛ پارچه‌های قرمز جناغی با روکش سرخ جذاب[2] که پست‌تر از نمونه‌های انگلیسی است.

ایتالیا

پارچه‌های ابریشمی ظریف (در درجه نخست): پارچه‌های فاستونی، پارچه شلواری، پارچه‌های طرح‌دار زمینه سفید، ساتن‌های مشکی، پارچه‌های مخمل، پارچه‌های سرژه و پشمی از انواع مختلف

فرانسه

پارچه‌های ابریشم خالص (در درجه نخست) پارچه‌های ابریشم خالص و

1. Besides red. 2. Red twills with a para red salt finish.

ظریف و پارچه‌های مخلوط با پنبه یا پشم کالاهای بافته شده از هر نوع، پارچه‌های مخمل، پارچه‌های سرژه، پارچه‌های یونیون[1]، پارچه فاستونی و گاباردین

بلژیک

پارچهٔ شلواری، پارچه‌های یونیون، فاستونی ومخمل

آلمان

پارچه‌های مخمل و مخمل‌های نرم، (در درجه نخست): ماهوت سیاه (دولا پهنا) پارچه‌های پرزرق وبرق بخصوص

ژاپن

پارچه‌های مکزیکی و لباس‌های آستین کوتاه[2] (درجه نخست)، پارچه‌های پنبه‌ایی

C. صادرات

صادرات ایران در دو سال اخیر به شرح زیر است:

1. Unions.
2. T. cloths T.

	۱۹۲۵-۲۶ (۱۳۰۴) وزن به‌من	۱۹۲۶-۲۷ (۱۳۰۵) وزن به‌من	۱۹۲۵-۲۶ (۱۳۰۴) ارزش به‌قران	۱۹۲۶-۲۷ (۱۳۰۵) ارزش به‌قران
دام زنده...	۶۸/۰۰۰	۵۱۱/۵۴۱	۴۹۸/۹۴۰	۱/۵۰۷/۶۵۲
موادخوراکی‌ونوشیدنی	۵۵/۵۴۱/۱۶۴	۳۱/۰۸۱/۹۶۰	۱۳۹/۴۶۷/۸۰۶	۵۸/۵۶۰/۷۵۸
کالاهای خام یا نیمه‌ساخت	۱/۳۰۳/۴۹۰/۷۹۵	۱/۵۳۸/۸۰۴/۹۰۴	۷۶۰/۹۰۴/۴۳۴	۸۹۷/۵۷۹/۱۲۲
کالاهای تولیدی	۲/۵۷۷/۳۳۵	۲/۵۵۲/۱۲۹	۱۴۹/۷۲۳/۷۹۶	۱۳۷/۴۱۹/۷۲۷
فلزات گرانبها و شمش	۱۱/۵۲۲	۷/۵۶۷	۸/۷۹۴/۹۴۶	۹/۰۵۰/۳۰۹
کل	۱/۳۶۱/۶۸۸/۸۱۶	۱/۵۷۲/۹۵۸/۱۰۱	۱/۰۵۹/۳۸۹/۹۲۲	۱/۱۰۴/۱۱۷/۲۹۸

اطلاعات بیشتر در ضمیمه شماره I و III یافت خواهد شد.

D. فرصتهای بازرگانی انگلیس

قطع نظر از کالاهای پنبه‌ای، ایران بازار رو به رشدی برای تولیداتی مانند پارچه‌های پشمی، کالاهای بافتنی، ابریشم مصنوعی، اجناس خرازی، لباس‌های آماده؛ مواد غذایی و کنسروها، ویسکی و دیگر مشروبات الکلی، کالاهای لاستیکی از جمله تایر، ماشین‌های موتوری، دوچرخه، موتورسیکلت و لوازم فرعی آنها، روغن‌های چرب؛ ماشین‌آلات صنعتی و کشاورزی، دستگاهای الکتریکی، ابزارهای کوچک، ورق‌های گالوانیزه و قلع، مس ونیکل به صورت شمش یا ورق، قوطی حلبی، سرب و روی به صورت شمش (این گروه از واردات عمدتاً برای شرکت نفت انگلیس ـ ایران است)؛ حلبی، آلومنیوم، ظروف سفالین و لعاب دار؛ شیشه؛ چراغ؛ کاغذ و نوشت‌افزار؛ صابون؛ رنگ‌ها به ویژه رنگ نیلی مصنوعی برای صنعت فرش بافی، فراهم می‌کند.

تعرفه گمرکی که دولت ایران مد نظر دارد، احتمالاً به سختی به کالاهای لوکس ضربه خواهد زد و باعث کاهش واردات این کالاها می‌شود.

باید خاطر نشان کرد که بازار ایران اساساً ضعیف و در کل پذیرای کالاهای با کیفیت و گران‌قیمت انگلیسی نیست. آن دسته از تولیدات خارجی که در ایران بازار یافته‌اند، تا حد ۱۰ تا ۴۰ درصد زیر قیمت کالاهای انگلیسی به فروش می‌روند.

نمی‌توان بیش از حد بر این تکیه کرد که اوضاع و احوال، واگذاری شرایط اعتباری قابل انعطاف به وارد کنندگان معتبر، ایجاب می‌کند. (بنگرید به قسمت E) متاسفانه تعداد این وارد کنندگان معتبر اندک‌اند و جستجو برای (یافتن) نمایندگان مناسب، مخصوصاً کار دشواری است. علاوه بر این، ساختارها به گونه‌ایی است که حوزه فعالیت مؤثر یک نماینده را بسیار محدود می‌کند مگر آنکه وی کارگزارانی در ایالات داشته باشد. تولیدکنندگان انگلیسی در مقایسه با شرکت‌های بغدادی که کاملاً شایستگی اداره نمایندگی در ایران ندارند، برای تعیین نمایندگی‌هایشان در تمام ایران بسیار مستعدند.

هیچ محدودیتی برای دیدن کاروان‌های بازرگانی وجود ندارد. چنین مشاهداتی ممکن است با سیاحت‌هایی در خاورمیانه و یا هند همراه باشد، [سفر از] راه زمینی به هند کاملاً امکان‌پذیر است. برای ارجاع به مقاله با ارزشی به نام «یادداشت‌هایی دربارهٔ راه ماشین‌رو به هند» در مجلهٔ انجمن آسیای مرکزی، ۱۹۲۷، دعوت می‌شود. نوسینده در این مقاله، راه اصفهان ـ کرمان ـ دزدآب (زاهدان) را به راه نسبتاً آسان تهران ـ مشهد ـ دزدآب ترجیح می‌دهد. شرکت‌های آمریکایی، آلمانی، فرانسوی و ایتالیایی پی برده‌اند که توجه را به بازار ایران برگردانند، با این وجود، مشکلاتی که این شرکت‌ها و برخی شرکت‌های انگلیسی در ایران با آن مواجه‌اند را نباید نادیده گرفت، هدف از بخش بعدی، روشن ساختن ضرورت توجه از سوی تمامی شرکت‌های انگلیسی مشتاق به معامله با ایران و ناآشنا به قواعد بازار است.

E. ویژگی‌های منحصر به فرد بازار ایران

اعتبارات: قدرت خرید قسمت عمده مردم بی نهایت پائین است. خریدهای [مردم] خصلت بخور و نمیر دارند. در نتیجه، این قیمت است که به عنوان عامل تعیین‌کننده باقی می‌ماند، نه کیفیت [کالا] با این حال نسبت به بعضی اجناس، مردم تازه می‌فهمند که واقعاً برای خرید کالاهای ارزان و نامرغوب هم بسیار فقیرند. در شهرها، توسعهٔ سریع روش فروش اقساطی، فروش بهتر کالاهای باکیفیت به طبقات ویژه‌ایی از مصرف‌کنندگان را امکانپذیر می‌سازد، اما این گرایش، خودش نتیجهٔ کم پولی شدید عمومی و ناشی از تصمیم خرده فروشان برای بازگرداندن سرمایه‌شان به هر قیمتی است. نتیجه آنکه، خرده فروش مدت نسیهٔ طولانی‌تری از دلال مطالبه

می‌کند و دلال از واردکننده و واردکننده از تولیدکننده خارجی و او دست آخر برای تأمین مالی به بازار متصل می‌شود. صادرکننده انگلیسی وقتی نمی‌تواند بر روی یک حساب بانکی غیرقابل فسخی که در لندن به وسیله یک خریدار ایرانی، در مقابل کل پرداخت کالا بر روی کشتی افتتاح شده است، تأکید کند، ۲۰تا ۲۵ درصد پیش پرداخت کالا همراه با حواله موجودی در مقابل اسناد اعتباری بنادر خلیج فارس یا بغداد را مطالبه خواهد کرد. در موارد استثنایی وی ممکن است کالا را با یک اعتبار ۹۱ روزه واگذار کند که در تابستان برای ارسال و رسیدن به تهران زمان کافی را در اختیار می‌گذارد اما در زمستان زمان زیادی نیست. [حالا] اجازه دهید تا شرایط پیشنهادی به وسیله رقبای وی را مورد بررسی قرار دهیم. شرکت آلمانی به‌طور معمول یک پیش پرداخت ۲۰ درصدی را دریافت می‌کند و ۲۰ درصد دیگر وقتی کالاها به بوشهر برسند می‌گیرد و ماندهٔ حساب در تهران دریافت می‌شود. ایتالیایی تولیدکنندهٔ کالاهای پشمی یک پیش پرداخت ۱۵ درصدی را قبول می‌کند و ۲۰ درصد دیگر در بوشهر دریافت می‌کند و باقیمانده حساب را هنگامی که اجناس فروخته شد دریافت می‌کند و این یک مبلغ نامحدودی است. برای اینکه این مسئله باور شود [حساب] دفترها بایستی مورد بررسی قرار گیرد. شرایط (فروش) پارچه‌های ابریشم مصنوعی تا حدی سنگین تر است: ۲۵ درصد پیش پرداخت، ۲۵ درصد در بوشهر و باقیمانده حساب در تهران دریافت می‌شود. اما در مورد کالاهای پنبه‌ایی، تولیدکنندهٔ ایتالیایی علاوه بر واگذاری همان اعتبارات و آنگونه که در مورد اجناس پشمی است، کالاها را بدون [دریافت] حواله یا برات به صورت امانی برای مشتری ایرانی‌اش می‌فرستد. روس‌ها کالا را با اعتبار شش تا دوازده ماهه اعطا می‌کنند. شرکت‌های خاص اروپایی که در ایران مشغول تجارت هستند، اشتباهاتی که کرده‌اند قبول ۵ تا ۱۰ درصد پیش پرداخت برای تمام کالاها و انواع مختلف آن بوده است. یک شرکت باربری دریایی بریتانیا وقتی که ۲۰ درصد [قیمت جنس را] با حواله و ۲۵ درصد آن را به اضافه هزینه‌ها هنگامی دریافت می‌کند که محموله به بوشهر برسد، فرصت کافی در اختیار خریدار ایرانی می‌گذارد تا از فروش آن خلاص شود.

داد و ستد بیش از توان بازار: از طرف دیگر تعداد زیادی از شرکت‌های که

به‌طور غیرمعمول در شاخه‌های اصلی بازرگانی (اجناس پنبه‌ای‌ی، قندو چای) تخصص یافته‌اند، گرایشات سوداگرانه و رقابت‌های شدیدترشان به گونه‌ایی تقاضا را تضعیف کرد که به ناپخته‌ترین شکل واردات بیش از حد منجر شد. فعالیت بازرگان عراقی در غرب ایران از طریق رقابت شدید در میان بانک‌های بغداد برانگیخته می‌شود و از این لحاظ احتمالاً وی بدترین خلافکار است. این واردات بیش از حد، با سود خالص اندک، تورم ارز و استاندارد پائین اخلاق بازرگانی پیوند خورد و به یک حکایت نگران‌کننده غیرقابل پذیرش انجامید. یک بازرگان ایرانی که اتفاقاً نسبت به برآوردن قصد تعهداتش نگران است، زمانی که وی کمبود سرمایه دارد و همراهی با او پذیرفته نمی‌شود، وی یا به محک زدن اوضاع متوسل می‌شود یا [اجناسش] را با ضرر می‌فروشد. علاوه بر این، تخلیه بارها در بازار بغداد، ارزش این فروش‌های غیراقتصادی را نه تنها در غرب ایران بلکه در تهران و اصفهان نیز به زیان فروشندگان محافظه کار، دچار تورم می‌کند. در شمال ایران، واردکننده تولیدات انگلیسی با رقابت کالاهای روسی مواجه است که بدون در نظر گرفتن ضرر و زیان، زیر قیمت بازار فروخته می‌شود. رقابت ایتالیایی‌ها هنوز بسیار خطرناک است، زیرا این مسئله در بازرگانی به مرحله اجرا در آمده با این وجود احتمالاً تا حدودی طرح خطرناکی است. چنانکه در بخش III قسمت B مشاهده شد، واردات روسیه از اجناس پنبهٔ خالص در سال ۲۷-۱۹۲۶ تا ۱۸/۴ درصد افزایش یافت در حالیکه اجناس ایتالیایی در این سال تا ۴۶/۶ درصد ترقی کرد. درجنوب ایران به دلیل کنترل بر کالاهای قاچاق در یک مقیاس قابل توجه که البته زیر قیمت واردات قانونی به فروش می‌روند، وضعیت از این هم وخیم تر شده است. تا زمانی که پول به‌طور آزادانه‌تری به بازارها سرازیر نشود، هیچ بهبودی قابل پیش‌بینی نیست و این مسئله تا حد زیادی به منطقی بودن وزارت مالیه و جریان کنترل نشدهٔ صادرات بستگی دارد.

F. قوانین بازرگانی

علائم تجاری: قانون حفاظت از علائم بازرگانی را مجلس در سی‌ام مارس ۱۹۲۵ (۱۰فروردین ۱۳۰۴) تصویب کرده و در بیست و یکم ژانویه ۱۹۲۶ (اول بهمن ۱۳۰۴) رسماً اعلام شده اما با توجه به ضعف مقامات برای تدارک دیدن اصول اجرایی این قانون، تا سپتامبر ۱۹۲۷ (شهریور ۱۳۰۶) به اجرا در نیامد.

حق‌الزحمه وکلای تهران برای ثبت در علامت تجاری بین ۸ تا ۱۲ پوند متغیر است. توسل به خدمات اینها تقریباً گریز ناپذیر است.

آیین‌نامه بازرگانی: یک آیین‌نامه بازرگانی در سال ۱۹۳۵ارائه شد. این آیین‌نامه به‌طور رسمی توسط قدرت‌های متعاهد به رسمیت شناخته نشد اما تا حدی از سوی اداره محاکم خارجی (که به مسائل اختلافات مطرح شده بین ایرانی‌ها و خارجی‌ها رسیدگی می‌کند)، اجراشده است. این آیین‌نامه همانند تمام سایر آیین نامه‌های ایرانی اکنون در نتیجهٔ تصمیم دولت ایران برای لغو رژیم کاپیتولاسیون در دهم می ۱۹۳۸م/ ۲۱ فروردین ۱۳۰۷ش. زیر سوال قراردارد. رژیم کاپیتولاسیون برای این باقی مانده تا دیده شود که آیا کیفیت تشکیلات قضایی ایران و نتیجهٔ اقتباس کلی سیستم قضایی که این کار تازه ایجاب می‌کند، بهبود خواهد یافت.

IV. صنعت

A. شرکت نفت انگلیس ـ ایران

نقشی که شرکت نفت انگلیس ـ ایران در حیات اقتصادی ایران ایفاکرده در بخشی از این گزارش که مربوط به تراز بازرگانی بود اظهار شده است جدول زیر سرعت شگفت انگیز توسعهٔ نفت ایران از توسط شرکت نفت تولید را نشان می‌دهد. درک این مساله از روی ارقامی که توسط شرکت نفت انگلیس ـ ایران به شکل حق‌الامتیاز به خزانه ایران پرداخت کرده آسان‌تر خواهد شد.

سال منتهی به ۳۱مارس (۱۱ فروردین)	تولید به تن	حق امتیاز به پوند
۱۹۱۳	۸۰/۰۰۰	
۱۹۱۴	۲۷۳/۶۳۵	
۱۹۱۵	۳۷۵/۹۷۷	
۱۹۱۶	۴۴۹/۳۹۴	
۱۹۱۷	۶۴۴/۰۷۴	۱/۳۲۵/۵۵۲
۱۹۱۸	۸۹۷/۴۰۲	
۱۹۱۹	۱/۱۰۶/۴۱۵	

۱۹۲۰	۱/۳۸۵/۳۰۱	
۱۹۲۱	۱/۷۴۳/۵۵۷	۴۵۸/۷۱۸
۱۹۲۲	۲/۳۲۷/۲۲۱	۵۸۵/۲۸۹
۱۹۲۳	۲/۹۵۹/۰۲۸	۶۲۴/۲۰۰
۱۹۲۴	۳/۷۱۴/۲۱۶	۵۶۶/۷۴۴
۱۹۲۵	۴/۳۳۳/۹۴۳	۳۲۷/۵۲۳
۱۹۲۶	۴/۵۵۶/۱۵۷	۷۲۸/۷۷۸
۱۹۲۷	۵/۱۰۷/۰۸۱	۱۳۸۹/۶۱۲
جمع	۲۹/۹۵۴/۱۹۱ تن	۶/۰۱۶/۴۱۶ پوند

B. قالی

بـه‌غیر از نـفت، صـنعت قـالی‌بافی مـهمترین صـنعت ایـران است. در سـال ۲۷-۱۹۲۶م/ ۱۳۰۵ش. قالی‌های پشمی ۱۱ درصد کل صـادرات ایـران را تشکـیل می‌داد و چنانکه تولیدات نفت از صادرات ایران مستثنی شود این رقم به ۲۷ درصد می‌رسد. آنچه که در نگاه اول به چشـم مـی‌خورد ایـن است کـه ارزش فـرش‌های صادراتی درسال‌های اخیر افزایش چشمگیری داشته است:

۱۹۲۴-۲۵	۱۰۱/۸۸۱/۰۰۰ قران
۱۹۲۵-۲۶	۱۱۷/۵۸۱/۰۰۰ قران
۱۹۲۶-۲۷	۱۲۲/۵۶۳/۰۰۰ قران

با وجود این، کارشناسان نسبت به دوام رونق این صنعت شک دارند. تقاضا برای تولید قالی ایران به دنبال تقاضای فزاینده جهانی برای قالی‌های شرقی یا نیمه‌شرقی، تولیدات چینی و هندی پیشرفت‌های سریعی داشته و تولیدات آناتولی از آنجایی که شرایط محلی بهبود یـافته رقـیب جـدی‌تری بـرای فـرش ایـران است. کـارگاه‌های قالی‌بافی یونان که به وسیلهٔ بافندگان یونانی و ارمنیِ اخـراج شـده از تـرکیه بـعد از جنگ تأسیس شده، هم اکنون اسباب ترقی و نفوذشان احساس شده است. تولیدات این چند کشور بهتر از ایـران تـوسعهٔ یـافته زیـرا هـزینهٔ تـولید [در ایـران] بـه نـحو چشمگیری بالا رفته است درحالیکه سیستم مخرب پیش پرداخت به بافندگان ماهر

عامل به وجود آمدن مشکلات مالی است. تحت این سیستم صنعت فرش ایران به زحمت پیش می‌رود. علاوه براین استفاده از رنگ‌های انیلین (مصنوعی) صدمهٔ زیادی به شهرت محصول ایران وارد می‌کند. سایر کشورها نیز از رنگ‌های انیلین برای فرش‌های باکیفیت پایین استفاده می‌کنند اما در این کشورها خامه به نحو شایسته‌ای رنگ می‌شود و رنگ‌هایشان از لحاظ کیفیت نسبت به رنگ قرمزدانه کنگو و رنگ فوکسین که بافندهٔ ایرانی به‌طور فراوان تمایل به استفاده از آن دارد، بهتر هستند.

با کاهش عوارض گمرکی آلمان بر فرش‌های شرقی در بیست و چهارم جولای ۱۹۲۷ از ۲۴ مارک به ۸ مارک برای هرکیلوگرم، وضعیت بازار به شرح زیر تغییر کرده است: فروش‌های کلان، خریداران آلمانی را درلندن و استانبول تحت تأثیر قرارداده است. آلمانی‌ها عمدتاً فرش‌هایی باکیفیت پایین و متوسط می‌خرند و بازار ایران برای اینگونه کالاها اخیراً بسیار مناسب است.

C. الکتریکی

تنها شهرهای تهران، بوشهر، تبریز، رشت و انزلی دارای برق هستند. کارخانه‌های برق عمدتاً به خاطر فقدان توان، [عدم] نظارت، [نبود] قطعات یدکی و بودجه، بسیار رضایت‌بخش نیست. نبودِ سوئیچ در بسیاری از موارد منجر به روشن بودن لامپ‌ها درتمام روز می‌شود. با امتیاز سیم‌کشی برای اصفهان موافقت شده و امتیازات دیگری برای سیم‌کشی سلطان‌آباد (اراک)، کرمانشاه، بروجرد، خرم‌آباد، شوشتر و اهواز در دست مذاکره است. تاکنون از الکتریسیته برای صنعت استفاده نشده است. عرضهٔ بالقوه نیروی هیدرودینامیک نسبتاً کم است بااین حال احتمالاً مدتی بعد نیازهای اکثر شهرهای ایران را برآورده خواهد کرد.

D. ریسندگی وبافندگی

یک فرد با شهامت قزوینی حدود ده سال بود که یک کارخانهٔ ریسندگی پنبه در تبریز داشت. این شخص اکنون در قزوین کارخانه ریسندگی پشم تأسیس کرده است. نزدیک سی‌وپنج سال است که در کارخانه‌ای در رشت ابریشم بافته می‌شود. کارخانه ریسندگی پنبه و پشم تهران که بیست و پنج سال پیش تأسیس شد دست‌کم

در طی ده سال از آن غیرفعال باقی ماند؛ این کارخانه اکنون شروع به کارکرده و چند کارخانهٔ پارچه‌بافی به کارخانهٔ ریسندگی اضافه شده است. در سال ۲۶-۱۹۲۵ یک کارخانهٔ ریسندگی و بافندگی دراصفهان در مقیاسی جاه‌طلبانه و باهزینه‌ایی گزاف که عمدتاً ناشی از هزینه‌های بالای حمل و نقل داخلی بود، تأسیس شد. این کارخانه تولیدکنندهٔ پتوهای عالی و پارچه‌های درشت‌بافت کاملاً مرغوب است اما این سئوال وجود دارد که آیا این کارخانه می‌تواند بدون حمایت شدید دولت در قالب پول نقد، قرارداد و دستوراتی که به هدف مجبورکردن کارمندان اداری برای پوشیدن لباس‌های تولید داخلی صورت می‌گیرد، دوام آورد یا نه.

E. سایر صنایع

گزارش شده که کارخانه کبریت‌سازی تبریز به خاطر رقابت روسیه در تنگنای شدیدی قرار گرفته است. سال ۱۹۲۷ شاهد برپایی یک کارخانه کوچک کبریت‌سازی در همدان بود.

اقتباس اینگونه صنایع به وسیلهٔ اشخاص صنعتگر ایرانی از اروپایی‌ها مانند صنایع کفش‌سازی، سراجی (زین و برگ‌سازی)، جوراب‌بافی، و... به سرعت در حال گسترش‌اند.

V. ارتباطات و حمل ونقل

A. راه‌آهن

راه‌آهن شمال به جنوب: [داشتن] یک خط آهن اصلی از چند دههٔ گذشته هدف ملی‌گرایان جاه طلب ایرانی بوده است. این مسئله با تصویب قانون انحصار چای و قند در سی‌ام می ۱۹۲۴ (۱۰ خرداد ۱۳۰۴) تا حدی به حقیقت نزدیک‌تر شده است.

طبق این قانون به ترتیب با دریافت یک مالیات اضافی ۲و۶ قرانی برای هر من (۶/ پوند) قند و چای که وارد کشور می‌شود، بودجه راه‌آهن تأمین می‌گردد. یک هیأت راه‌آهن آمریکایی در صحنه ظاهر شده و در بیست و چهارم فوریه ۱۹۲۷(۵ اسفند۱۳۰۵) مجلس به دولت اجازه داد تا ساخت راه‌آهن خورموسی یا خرمشهر (محمره) و بندرگز از مسیر همدان و تهران را شروع کند. هنوز برای پیش‌بینی کردن

برآوردهای دقیق بسیار زود است اما به نظر می‌رسد که ساخت راه‌آهن دریا به دریا (دریای خزربه دریای خلیج فارس) ممکن است هفت تاده سال طول بکشد و هزینه‌ای حدود ۱۵ میلیون پوند داشته باشد. درحالیکه احتمالاً ۳۰ سال بعد راه‌آهن بتواند هزینه خود را درآورد. اکنون تصمیمی درخصوص عبور از رشته کوه البرز، که یک مانع سخت است، اتخاذ شده است (۲۰ نوامبر ۱۹۲۷). پایانه جنوبی خور موسی نیز، ساخت بندر کاملاً جدیدی را ضروری می‌سازد. فراخواندن کشتی‌های تدارکاتی که در سپتامبر ۱۹۲۷ صورت گرفت، از جهت [ارسال] مصالح کافی برای یکصد مایل ازخط آهن با اندازه ۱۴۱ سانتی‌متر از هر سو بود. این کار به هیأت راه‌آهن امکان خواهد داد تا برآورد کلی از هزینه‌های احتمالی ساخت کل طول راه اهن به دست آورند و هنگامی که این کار صورت بگیرد محتمل است که پیمانکاران خارجی برای ساخت قسمت‌های سخت‌تر خط آهن دعوت شوند.

در صورتی که دیدگاه تأسیس کارخانه ذوب آهن برای ساخت ریل‌های آهنی درخاک ایران دنبال شود، هزینهٔ ساخت [راه‌آهن] یقیناً بسیار زیاد خواهد شد. (نگاه کنیدبه بخش ۶ قسمت C راه‌آهن).

راه‌آهن جلفا: خط آهن تبریز ـ جلفا با شاخه‌ای به سمت شرفخانه در دریاچه ارومیه به روز بدی افتاده است. تراورس‌های جدید و شن‌ریزی جدید به‌طور بدی تعمیر شده است. وضعیت و عملکرد خط آهن به گونه‌ای است که سرعت قطارها را بسیار کرده و قطارها در شب توقف می‌کنند. در هفته بیش از دو قطار از تبریز به جلفا و یک قطار از شرفخانه وجود ندارد. یک نماینده اخیراً توجه مجلس را به این واقعیت جلب کرده که قطارها ۱۱ساعت طول می‌کشد تا از تبریز به شرفخانه برسند در حالیکه قبلاً مسافرت از این راه ۳ ساعت طول می‌کشید. این خط آهن طبق شرایط معاهده سال ۱۹۲۱ از طرف دولت شوروی به ایران واگذار شد.

B. راه‌ها

موقعیت راه‌ها در ۱۱ سپتامبر ۱۹۲۷ (۲۲ شهریور ۱۳۰۶) به شرح زیر بود:

طول راه‌ها

راه‌های سنگ‌ریزی شده:[1] حدود ۱۰۰۰کیلومتر

۱. راه سنگ‌ریزی شامل سنگ‌هایی است که بدون دقت زیاد در سطح زمین انداخته شده و

راه‌های تا قسمتی سنگ‌ریزی شده: (با سطح نازکی از سنگ و سنگ‌ریزه): حدود ۲۵۰۰کیلومتر

راه‌های سنگ‌ریزی نشده: (قابل عبور برای ماشین‌ها تقریباً در کل سال، البته گاهی اوقات با مشکل): حدود ۵۰۰کیلومتر

هزینهٔ راه‌ها: (سال منتهی به بیستم مارس ۱۹۲۸)

[هزینهٔ] ساخت:	تومان	۱/۲۰۰/۰۰۰
[هزینهٔ] نگهداری:	تومان	۱/۰۰۰/۰۰۰

(یا با نرخ ۱ پوند معادل ۵ تومان، هزینهٔ ساخت و نگهداری به ترتیب ۲۴۰۰۰۰ پوند و ۲۰۰/۰۰۰ پوند است).

در مقایسه با زمان پیش از جنگ [جهانی اول] وضعیت راه‌ها مساعد است زیرا در آن زمان هیچ هزینه‌ای ازطرف دولت برای حفاظت یا ساخت راه‌ها اختصاص داده نمی‌شد و تنها راهی که برای حمل و نقل موتوری بازبود، راه انزلی به قم بود.

تاپیش از آنکه قانون مالیات راهداری درهشتم فوریه ۱۹۲۸ (۱۸ بهمن ۱۳۰۶) تصویب شود، عوارض ومالیات‌های شهری گوناگون برحمل و نقل مال‌التجاره تحمیل می‌شد و از قرار معلوم مالیات‌هایی هم بر راه‌ها تحمیل می‌شد. این سیستم مالیات‌ها مانعی جدی برای تجارت تشکیل می‌داد. این تحمیلات گوناگون منسوخ شد و یک مالیات راهداری جامع قابل وصول در مرز بر تمام کالاهای وارداتی و صادراتی جایگزین آن شد. درآمد اضافی از این منبع یک میلیون تومان برآورده می‌شود. مجموع درآمدهای تحت این عنوان (بعد از آنکه بازپرداخت‌ها به شهرداری‌ها انجام بگیرد، به اداره‌ی راه واگذارمی‌شود). (نگاه کنید به بخش II قسمت A درآمدها)

قانون مالیات راه هزینه‌هایی را برای هر ایالت تصریح کرده که تا زمانی که شاهراه‌های اصلی ساخته می‌شوند نباید کمتر از ۵۰ درصد دریافت‌های این ایالات

انتظارمی‌رود که با عبور وسیلهٔ نقلیه به یک موقعیت ثابت کوبیده شود. بسیاری از افراد درکل خود را از دست این نوع راه‌ها خلاص می‌کنند. درنتیجه مصرف لاستیک مخصوصاً ازا نواع خشک آن به‌طور غیرمعمول زیاد است. با این حال اداره راه برای دوازده عدد غلطک سرمایه گذاری کرده است.

باشد. در سال ۲۷-۱۹۲۶م/ ۱۳۰۵ش. در راه‌های جنوبی اندک تلاشی صورت گرفت است که از طریق آن بازرگانی انگلستان سود می‌برد اما بودجه‌ها به تعویق افتاده و امید است که در سال ۲۸-۱۹۲۷ موفقیت محسوسی حاصل شود.

اداره راه تا سپتامبر ۱۹۲۶ (شهریور ۱۳۰۵) تحت مدیریت یک مهندس آمریکایی بسیار کارآزموده قرار داشت.

C. حمل و نقل موتوری

میزان حمل و نقل به وسیلهٔ چهار پایان در جاده‌های خانقین ـ تهران و دزداب (زاهدان) در طی سال گذشته ۴۰تا۵۰ درصد کمتر ازحمل و نقل به این شهرها در سال قبل از ۲۶-۱۹۲۵ بود. با اینکه تجارت کاهش یافته اما مهمترین عامل مؤثر در کاهش حمل و نقل توسط چهارپایان، گسترش حمل و نقل موتوری در مقیاس وسیع و پی بردن به استفاده از آن برای حمل مال‌التجاره و همچنین عمدتاً در نتیجه فعالیت‌های ادارهٔ ارزاق بوده است که این اداره خودش تعداد قابل توجهی کامیون وارد کرد. ارقام زیر نشان می‌دهد که چگونه حمل و نقل موتوری به سرعت گسترش پیدا کرده است:

	۲۵-۱۹۲۴	۲۶-۱۹۲۵	۲۷-۱۹۲۶
ماشین‌های موتوری	۵۲۹	۱/۱۱۱	۱/۳۳۰
کامیون	۱۰۳	۴۹۲	۹۶۷

به‌طورکل، کامیون در مهمترین راه‌های بازرگانی ماشین رو، به سرعت [حمل و نقل] کاروانی را به زانو در آورده و در نتیجه تعداد کاروان‌ها در راه‌های کم رفت و آمدتر پایین آمده است. مبلغ بیمه برای حمل و نقل موتوری در راه‌های مجاور تهران از ۱۰۰ تا ۲۰ درصد کاسته شده و حتی در بعضی موارد به‌طور کامل این مبلغ ازبین رفته است اما وسایل نقلیهٔ کوچکتر اغلب ـ البته نه همیشه ـ نرخ‌هایی را اعلام می‌کند که به هیچ وجه نسبت سود بازرگانی امکانپذیر نیست. نکته‌ایی که به نظر می‌رسد در کنار چیزهای دیگر باید آموخته شود این است که تنها کامیون‌های سنگین با ظرفیت ۴ الی ۵ تن ظرفیت و بیشتر از آن است که این [حقوق بیمه] را می‌پردازند.

بازرگانان به‌تدریج به مزایای نقل و انتقال سریع‌تر پی برده‌اند. فایدهٔ دیگر این است نرخ‌های حمل و نقل موتوری با ثبات‌تر از نرخ حمل و نقل به وسیلهٔ چهارپایان است. (برای اطلاع از نرخ‌ها و مسافت‌ها به پیوست شمارهٔ IV نگاه کنید)

واردات ماشین وکامیون‌های انگلیسی به شرح زیراست.

	۱۹۲۵-۲۶		۱۹۲۶-۲۷	
	تعداد	درصد از تعداد کل واردات	تعداد	درصد از مقدار کل واردات
ماشین‌های موتوری	۳۲	۲/۹	۲۹	۳/۲
کامیون	۸۰	۱۶	۱/۵	۱۱/۹

چنانکه خواهیم دید تولیدکنندگان انگلیسی در این بازار [خودرو] که تحت اختیار آمریکا است پیشرفتی نداشته‌اند عامل تعیین‌کننده قیمت [ماشین‌آلات موتوری] به اصطلاح، توان اسب [بخار] است.

D. حمل ونقل هوایی

در سال ۱۹۲۴م/ ۱۳۰۳ش. مذاکراتی بین دولت ایران و شرکت [هواپیمایی] یونکرس برای تأسیس سرویس‌های حمل و نقل هوایی شروع شد و در فوریه ۱۹۲۶به نتیجه رسید. در عوض شرکت موافقت می‌کرد تا به منظور کمک مالی، یک سرویس پستی هفتگی بین تهران و بندر پهلوی (بندرانزلی) و بوشهر (در خلیج فارس) و قوره‌تو [1] (در مرز عراق) برقرار کند.

شرکت یونکرس به دنبال موافقت‌نامه‌ای با مقامات روسیه در ژوئن ۱۹۲۷ (خرداد۱۳۰۶) موافقت کرد تا مسافران را از تهران به لندن و پاریس (از طریق مسکو و برلین) درطی ۵ روز و با مبلغ ۵۰ پوند برای هر نفر انتقال دهد. اینکه مسافرت هوایی به‌طور پیوسته در ایران عمومیت می‌یابد با توجه به مسافت بین شهرها و وضعیت راه‌ها شگفت انگیز نیست.

1. Quraitu.

VI. توسعه

A. کلیات

حدس زدن پتانسیل‌های ایران هنوز دشوار است. اگرچه یقیناً توسعهٔ کشاورزی و صنعتی ظرفیت‌هایی دارد اما اصلاحات انجام شده در یک حوزه و ابتکار عمل نشان داده شده در حوضهٔ دیگر ماهیتی عملی دارد. ایرانیان همچنین به منابع معدنی کشور به عنوان منبع نهایی ثروت ملی و شخصی متکی‌اند اما ارزیابی و نقشه‌برداری این منابع هنوز صورت نگرفته است؛ اگرچه ایرانی‌ها می‌دانند این منابع متنوع و گسترده‌اند اما هنوز مانده تا دیده شود که آیا بهره‌برداری از این منابع بازگشت معقول سرمایه‌گذاری را تضمین خواهد کرد یا نه.

توسعهٔ اقتصادی ایران وابسته به سه عامل اصلی است: آب برای کشاورزی، حمل و نقل و سرمایه و البته امنیت؛ از قرار معلوم تقریباً به استثنای تمام عوامل دیگر توجه اصلی بر مسالهٔ حمل ونقل متمرکز شده است و راه حل اندیشیده شده را در تأسیس پروژه راه‌آهن اصلی یافته‌اند.

به جنبهٔ مالی این مساله پیش از این در بالا اشاره شده، اما شاید در اینجا گفته شود انتظار اینکه سرمایهٔ ایرانی برای این اقدام بزرگ مقیاس در ایران کافی باشد بیش از حد خوش‌بنیانه است و حتی اگر سرمایهٔ کافی از لحاظ محلی در دسترس باشد مشکل تضمین همکاری میان سرمایه‌گزاران محلی دیر یا زود جلب مشارکت خارجی را گریزناپذیر خواهد کرد. این نکته‌ایی است که بیشتر ایرانیان روشن‌بین آن را تأیید می‌کنند. اگرچه جذب سرمایهٔ خارجی در ایران کمتر انجام گرفته است اما این نهایت چیزی است که گفته می‌شود دولت ایران در نظر دارد.

B. کشاورزی

اکثر مردم به کشاورزی مشغول‌اند و ضعف محصول به‌طور جبران‌ناپذیری منجر به سقوط محسوسی در تمام جوانب قدرت خرید مردم و در نتیجه کاهش تقاضا برای کالاهای تولید خارجی می‌شود. اهمیت این صنعت اساسی ایران (کشاورزی) را می‌توان از طریق این واقعیت مورد بحث قرار داد که به جز فراورده‌های نفتی، شمش و کالاهای با صدور مجدد مانند چای، ۶۸ درصد صادرات سال گذشته شامل

محصولاتی بود که از باغ‌ها، مزارع و احشام به دست آمده بود. درحالیکه ۲۵درصد دیگر صادرات از کالاهایی بود که تقریباً تمام آنها از مواد خام تولید شده ایران درست شده بود مانند (فرش، پنبه، پشم و الیاف، ابریشم طبیعی). هنوز بودجه‌های زیادی برای توسعهٔ کشاورزی نیاز است، به ویژه شایسته است تا اهداف صنعتی کم بازده به سمت آبیاری بازگردانده شود. برای مبارزه با حشرات و آفات گیاهی و بیماری‌های دامی که هردوی این موارد باعث ضرر و زیان شدید شده‌اند، اعتبارات کافی نیاز بسیار فوری است.

علاوه بر مسائل حمل و نقل و آبیاری، لازم است تا زارعان دربارهٔ شیوه‌های بهبود کشت و زرع فکر کنند. در شیوه‌ی زراعت تمام ایالات به جز یک مورد در خارج تهران، آنچه تاکنون وجود دارد تنها به‌طورحاشیه‌ایی با این مسأله برخورد کرده‌اند. مربیان آموزش دیده که اینجا درحال حاضر کمیاب‌اند، بایستی به مناطق کشاورزی فرستاده شوند. مساعده‌ی بذر بایستی انجام گیرد و کمک‌های مالی تا جایی که ممکن است توسعه یابد. [طرح تأسیس] یک بانک کشاورزی مطرح شده است اما برای یافتن سرمایهٔ کافی با مشکلاتی روبه روشده‌اند. ناامنی حقوق مالکیت مانع دیگری برای موفقیت این اقدام مخاطره آمیزِ تأسیس بانک [کشاورزی] به وجود می‌آورد.

نیاز برای جایگزینی خشخاش (تریاک) به دلیل الزامات بین‌المللی که توسط دولت ایران تقبل شده، بدون شک باعث تجربیاتی در سازگاری دادن محصولات جدید کشاورزی با محیط و توسعه و بهبود محصولات موجود خواهد شد. محصولات تحت بررسی برای جایگزینی [تریاک] عبارتنداز: گندم، ابریشم، تنباکو، پنبه، چغندرقند، نیشکر، چای، کنف،کتان و میوه‌ها. در اینجا لازم به یادآوری است که ایران سال گذشته قند و چای را به ترتیب به ارزش ۲/۵۰۵/۰۰۰ و یک ۱/۴۳۶/۰۰۰ پوند وارد کرده است درحالیکه تولیدات خودش از ابریشم طبیعی تنها بالغ بر ۱۵۰/۰۰۰ کیلوگرم بود. هم پنبه و هم نیشکر را می‌توان در وضعیت مطلوب در ایالت جنوبی ایران یعنی خوزستان پرورش داد. فروش‌های خارجی ایران از تولیدات کشاورزی درصورتی که توجه بیشتری نسبت به آماده‌سازی، درجه‌بندی و بسته‌بندی [محصول] صورت گیرد می‌تواند افزایش یابد.

شاید دو نکتهٔ بسیار ضروری این است که طرح تثبیت اراضی (ثبت اسناد و

املاک) بایستی به اجرا در آید و ارزیابی جدیدی از مالیات‌گیری صورت گیرد. این مورد آخری تا حد زیادی کهنه و منسوخ شده و به میزان زیادی غیرمنصفانه بوده است.

C. صنعت

پشتیبانی [از صنعت]. ایران به خاطر موقعیت جغرافیایی و شکل ظاهری و درجهٔ توسعهٔ مردمانش بایستی برای یک زمان طولانی تا آینده به صورت یک کشور کشاورزی باقی بماند هم اکنون نشانه‌هایی وجود دارد که گرایشات قدرتمند، آرزو دارند تا تغییر شکل سریعی در این وضعیت کشاورزی به یک وضعیت صنعتی به وجود آید، چنانکه گویی چنین تغییری الزاماً بر پیشرفت دلالت دارد. خطری که در این خصوص وجود دارد این است که صنایع [تنها] ممکن است در پناه دیوار بلندی از تعرفه‌های گمرکی پرورش یابد و بدون چنین پشتیبانیی هرگز به یک نقطه ترقی مستقل دست نخواهد یافت.

ریل آهن ـ هم اکنون طرحی برای تأسیس کارخانهٔ ذوب‌آهن در شمال ایران در دست اجراست تا اینکه ساخت ریل‌های راه اهن در داخل کشور را فراهم سازد. یک مهندس آلمانی استخدام شده و جدای از هزینهٔ راه‌آهن، ۴/۵ میلیون تومان (۹۰۰/۰۰۰ پوند؛ با نرخ هر پوند ۵۰ ریال) برای این منظور کنار گذاشته شده است. آهن مناسب در منطقه‌ی سمنان کشف شده و اگر این طرح تحقق پید اکند احتمالاً کارخانه در آنجا ساخته خواهد شد. البته هزینهٔ ساخت ریل‌های ایرانی گران خواهد بود.

چاپخانهٔ مجلس امیدوار است که کاغذ مورد نیازش را خودش تولید کند و عجالتاً ۴۶/۰۰۰ تومان را برای این منظور کنار گذاشته است. اکنون مذاکره برای تأسیس یک کارخانهٔ چرم‌سازی در تهران و یا نزدیک آن با پشتیبانی دولت در جریان است.

D. معدن

به غیر از ادامه بهره‌برداری از میادین نفتی جنوب ایران، در این دو سال اخیر گسترش چشمگیری در منابع معدنی ایران به چشم نخورده است. فعالیت‌های یک زمین شناس آلمانی که در بهار۱۹۲۷م/ ۱۳۰۶ش. به تهران رسید عمدتاً در ارتباط با

تولید فرضی ریل در شمال ایران، توسط دولت مخفی شده است.

یک شرکت روسی ـ ایرانی مشغول حفاری برای نفت خوریان ایالت سمنان است (اکتبر۱۹۲۷). یک کارشناس نفت آمریکایی نیز توسط دولت ایران برای این منظور استخدام شده است.

VII. مسائل اجتماعی

A. آموزش

در ایران تا اکتبر ۱۹۲۷م/ مهر ۱۳۰۶، ۲۹۸ مدرسهٔ دولتی برای پسران و دختران؛ ۲۷۲ مدرسهٔ عمومی (مردمی) و ۱۱۲ مدرسهٔ خصوصی و ۴۵ مدرسه با مدیریت خارجی‌ها وجود داشت. تعداد دانش‌آموزان پسر این چهار دسته از مدارس، ۶۵/۹۹۱ نفر و تعداد دختران ۱۸/۰۵۰ نفر بود. همچنین ۴/۹۴۸ دانش‌آموز در ۲۹۷ موسسهٔ مذهبی وجود داشتند. تعداد مکتب‌خانه‌ها (یعنی مدارسی که در آنها تنها خواندن و نوشتن فارسی و روش حساب قدیم عربی تدریس می‌شود)، ۲/۲۵۷ عدد با ۴۵۰/۹۹۸ دانش آموز دختر و پسر بودند. شایان ذکر است که جمعیت ایران احتمالاً نزدیک ۹ میلیون نفر است.

میزان تخصیص بودجه برای اهداف آموزشی در سال ۲۶-۱۹۲۵ بالغ بر ۱/۷۰۰/۶۶۱ تومان یا حدود ۳۵۰/۰۰۰ پوند بود. درسال ۲۷-۱۹۲۶ یک مبلغ اضافی ۱۶۰/۰۰۰ تومانی برای تأسیس مدارس جدید هزینه شده است. همچنین در تهران در کنار یک مدرسه فنی و یک دانشکدهٔ نظامی، دبیرستان‌هایی برای پزشکی، هنرهای زیبا، تعلیم و ترتیبت، حقوق و علوم سیاسی و مهندسی وجوددارد.

درصد بی‌سوادی بالا است.

B. بهداشت ودرمان

عمدتاً به دلیل فقدان روش‌های عملیِ سازماندهیِ بهداشت، کمبود پزشکان مجرب، کمبود بودجه، دیدگاه‌های ابتدایی مردم درخصوص بهداشت و ترس بیمارستانهایی که به طبقات پایین زندگی می‌بخشد، هیچ بهبود چشمگیری [در بهداشت و درمان] ثبت نشده است. تحت این شرایط شیوع بیماری‌هایی مانند

تیفوئید و آبله و نرخ غیرعادی بالای مرگ و میر که عملاً در میان کودکان رایج است، غیرطبیعی نیست. مالاریا، سل، بیماری‌های مقاربتی و بیماری‌های چشمی، بیماری‌هایی هستند که بیشترین شیوع را دارند.

C. خدمات شهرداری

در بیشتر شهرهای بزرگتر شهرداری وجود دارد. اما برخی از آنها فقط اسمشان هست. شهرداری تهران تحت کنترل یک افسر پر انرژی ارتش، بدون شک بیشترین میزان ترقی را از خود نشان داده است. به‌طور کل خیابان‌ها زباله‌روبی شده و دارای روشنایی، آب‌رسانی و شبکه فاضلاب شده و با اینکه خیابانها خودشان ساده و ابتدایی‌اند اما توجه قابل ستایشی برای ضرورت [ساخت] خیابان‌های عریض و دارای آب و فروشگاه‌های پاکیزه و قصابی و... صورت گرفته است.

قانون مالیات راه که تمرکز بودجه را به میان می‌آورد، به بودجه‌های شهرداری امکان نمی‌دهد که به سطح قبلی‌شان برسد.

D. استاندارد زندگی

برداشت بد [محصولات کشاورزی]، تحریم‌های روسیه و مالیات‌های جدید، مانع افزایش استاندارد زندگی طبقات فرودست شده است. مزد یک کارگر ۳ تا ۴ قران در روز است (۱۲–۱۷ سنت). درحالیکه وی نمی‌تواند چیزی بیش از نان و پنیر و گاهی هم یک تکه لباس پنبه‌ای برای زن و بچه‌اش خریداری کند. متوسط دستمزد صنعتگران بین ۵ تا ۱۰قران در روز متفاوت است (۲تا۴ شیلنگ).

بااین وجود چنانکه از روی افزایش واردات کالاهای لوکس به ویژه اتومبیل مشاهده می‌شود، ترقی محسوسی در استاندارد زندگی طبقات متوسط و بالای جامعه صورت گرفته است. به هرحال فرد نمی‌تواند ایجاد ثروتی یکسان را درک نماید.

E. سرشماری

چون در انظار عمومی مسئله سرشماری با قانون نظام و طبقهٔ اجباری ارتباط دارد، این اقدام پیشرفتهای کندی داشته است.

نتیجه گیری

می‌توان گفت که رفاه ایران بعد از جنگ به تاریخ ۲۳-۱۹۲۲ بر می‌گردد زیرا برای اولین بار تراز بازرگانی خارجی کشور مثبت بود. دلایل کاهش رفاه [پس از این تاریخ] به‌طور خلاصه در مقدمه گفته شد و جزییات آن در متن این گزارش بیان گردید.

بازرگانی به سختی تداوم یافته و دریافتی گمرکات در هفت ماه نخست سال ۲۸-۱۹۲۷ یک کاهش ۳۸۵/۰۰۰ تومانی را نشان می‌دهد. تحت این شرایط، دکتر میلسپو اندکی قبل از کناره‌گیری‌اش [از ریاست امور مالی ایران] در آگوست ۱۹۲۷ (شهریور ۱۳۰۶) اظهار داشت، اینکه [دولت] در سال جاری احتمالاً دچار کسری بودجه شود، باعث تعجب نیست. خوشبختانه شرکت نفت انگلیس ـ ایران با رکورد حق‌الامتیاز ۱/۳۸۹/۰۰۰ پوند برای سال گذشته، یک بار دیگر بر مشکلات فائق آمد. این درحالی است که توافقات مختلف ایران و روس که در اکتبر ۱۹۲۷به نتیجه رسید، نشانه از سرگیری روابط بازرگانی عادی‌تری بین دو کشور و بهبود مشابهی در امور ایران است.

این درست است که ایران از راه‌های متعددی عقب افتاده است اما هیچ کشور دیگری در جهان از مزیت دو برابر شدن پول رایج که نرخ مبادلهٔ آن بالاتر از زمان قبل از جنگ است و یک بدهکاری ملی که با یک اعلام فوری می‌تواند کاملاً پرداخت شود، برخوردار نیست. علاوه براین ایران دارای سرمایه‌هایی از انواع مختلف است که تاکنون از آنها استفاده نشده است. اما عدم موفقیت ایران تاکنون به دلیل ناتوانی در انطباق میان توانایی‌های خود با اهدافش بوده است. بسیاری از مردم بر این باورند که هزینهٔ پروژه راه‌آهن شمال جنوب ممکن است به‌طور کامل متناسب با ارزش مؤثر آن نباشد.

با این حال نشانه‌هایی وجود دارد که اولیای امور ایران نیاز به کمک مالی خارجی برای ساخت راه‌آهن را تشخیص می‌دهند.

پیوست‌ها

I. واردات

لازم به یادآوری است که ارقام بازرگانی در پیوست‌های زیر تنها به‌طور تقریبی می‌تواند درست در نظر گرفته شود.

A. واردات (به هزار قران)

کشورهای اصلی مبدأ	۱۹۲۶–۲۷		۱۹۲۶–۲۷	۱۹۱۳–۱۴	
	درصد از کل واردات	ارزش	ارزش	ارزش	درصد از کل واردات
بریتانیای کبیر		۱۸۵/۷۰۷	۲۴۹/۹۵۹	۹۷/۹۵۶	
هند		۱۹۹/۹۰۲	۲۱۷/۷۷۰	۸۰/۳۵۸	
امپراتوری بریتانیا (به استثنای زنگبار)	۴۹.۰	۳۸۵/۶۰۹	۴۶۷/۷۲۹	۱۷۷/۹۵۴	۲۷.۵
روسیه	۲۳.۴	۱۸۴/۴۸۴	۲۱۱/۷۶۲	۳۵۵/۸۸۸	۵۵.۰
آلمان	۵.۰	۳۹/۳۵۰	۳۲/۶۹۶	۳۰/۳۷۳	۴.۷
فرانسه	۴.۸	۳۷/۶۲۱	۲۴/۴۴۷	۱۹/۶۲۹	۳.۰
ایتالیا	۳.۸	۲۹/۷۲۶	۲۰/۳۶۹	۵/۵۹۸	۰.۹
بلژیک	۳.۵	۲۷/۶۴۱	۳۵/۰۳۳	۱۵/۳۹۲	۲.۴
آمریکا	۲.۶	۲۰/۶۷۰	۱۰/۲۵۵	۲۲۴	-
ژاپن	۱.۵	۱۱/۹۱۰	۹/۸۵۰	۴	-
هلند	۱.۴	۱۰/۶۴۲	۱۸/۵۰۶	۱/۳۷۱	.۲
عراق	۱.۰	۸/۸۷۶	۱۰/۸۳۹	۲۲/۳۳۹	۳.۴
ترکیه	۰.۹	۷/۴۹۹	۱۵/۲۶۶		
جمع تمام کشورها	-	۷۸۷/۳۹۷	۸۸۱/۰۲۵	۶۴۷/۱۶۵	-

ادامه پیوست I

B. صادرات (به هزار قران)

کشورهای اصلی مقصد	۱۹۲۶-۲۷		۱۹۲۶-۲۷	۱۹۱۳-۱۴	
	درصد از کل صادرات	ارزش	ارزش	ارزش	درصد از کل واردات
بریتانیای کبیر	–	۴۲۳/۸۰۸	۲۹۹/۶۱۵	۳۳/۳۱۹	–
هند	–	۷۹۱	۱۳۹/۳۵۴	۲۳/۷۹۲	–
امپراتوری بریتانیا (به استثنای زنگبار)	۵۰.۲	۵۵۴/۵۹۹	۴۳۸/۹۶۹	۵۷/۱۱۱	۱۲.۵
روسیه	۱۴.۸	۱۶۳/۹۱۲	۲۸۱/۱۴۲	۳۰۲/۰۶۰	۶۶.۳
مصر	۱۲.۸	۱۴۱/۰۹۲	۱۶۳/۱۶۸	۵/۰۲۰	۱.۱
آمریکا	۶.۹	۷۶/۶۶۰	۷۶۹/۷۴۲	۱۰/۲۱۰	۲.۲
فرانسه	۴.۱	۴۵/۱۰۵	۲۲/۶۲۶	۴/۵۸۹	۱.۰
عراق	۳.۶	۴۰/۳۲۰	۲۸/۷۱۰	۳۶/۸۶۷	۸.۱
ترکیه	۲.۳	۲۵/۸۸۱	۳۰/۹۸۲		
ایتالیا	۰.۹	۱۰/۰۸۶	۲/۶۳۵	۱۰/۷۴	۲.۳
چین	۰.۶	۷/۱۶۵	۱/۸۷۴	۱/۱۴۲	۰.۲
بلژیک	۰.۶	۶/۱۹۴	۲۸۵	۲۲۴	۰.۵
آلمان	۰.۴	۴/۵۰۴	۱/۸۳۲	۲/۹۵۳	.۶
هلند	۰.۴	۴/۴۲۳	۲۶	۱۳/۷۶۴	۳.۰
ژاپن	۰.۴	۴/۳۹۲	۶/۲۳۵	–	–
جمع تمام کشورها	–	۱/۱۰۴/۱۱۵	۱/۰۵۹/۳۹۰	۴۵۵/۸۴۰	–

ادامه پیوست I
(C). کل بازرگانی

صادرات و واردات (به‌هزار قران)

کشورهای‌اصلی‌مقصد	۱۹۲۶-۲۷		۱۹۲۶-۲۷	۱۹۱۳-۱۴	
	درصد از کل بازرگانی	ارزش	ارزش	ارزش	درصد از کل بازرگانی
بریتانیای کبیر	-	۶۰۹/۵۱۵	۵۹۴/۵۷۴	۱۳۰/۹۱۵	-
هند	-	۳۳۰/۶۹۳	۳۵۷/۱۲۴	۱۰۴/۱۵۰	-
امپراتوری بریتانیا (به استثنای زنگبار)	۴۹.۷	۹۴۰/۲۰۸	۹۰۶/۶۹۸	۲۳۵/۰۶۵	۲۱.۳
روسیه	۱۸.۴	۳۴۸/۳۹۶	۴۹۲/۹۰۶	۶۵۷/۹۴۸	۵۹.۷
مصر	۷.۵	۱۴۱/۲۷۱	۱۶۳/۴۰۲	۵/۰۳۳	.۴
آمریکا	۵.۱	۹۷/۳۲۹	۷۹/۹۹۷	۱۰/۴۳۳	.۹
فرانسه	۴.۴	۸۲/۷۲۶	۴۷/۰۷۲	۲۴/۲۱۸	۲.۲
عراق	۲.۶	۴۹/۱۹۶	۳۹/۵۴۸	(نک: به ترکیه)	-
آلمان	۲.۳	۴۳/۸۵۴	۳۴/۵۲۸	۳۳/۳۲۶	۳.۰
ایتالیا	۲.۴	۳۹/۸۱۲	۲۳/۰۰۴	۱۶/۰۷۲	۱.۵
بلژیک	۱.۸	۳۳/۸۳۵	۳۵/۲۹۲	۱۵/۶۱۶	۱.۴
ترکیه	۱.۸	۳۳/۳۸۰	۴۶/۲۴۷	۵۹/۲۰۶	۵.۱
ژاپن	۰.۹	۱۶/۳۰۲	۱۶/۰۸۶۵	۴	-
هلند	.۸	۱۵/۰۶۵	۱۸/۵۳۲	۱۵/۱۳۶	۱۰۴
چین	.۷	۱۳/۵۸۹	۷/۲۳۱	۱/۶۷۶	.۲
جمع تمام کشورها	-	۱/۸۹۱/۵۱۲	۱/۹۴۰/۴۱۵	۱/۱۰۳/۰۰۵	-

سایر کشورهای دارای بازرگانی با ایران عبارتند از: افغانستان، عمان، سوئد، چک‌اسلواکی، استرالیا، سوئیس، یونان، مسقط، زنگبار، نروژ، لهستان، اسپانیا و عربستان.

II.کالاهای اصلی وارداتی

نوع کالا	سال	ارزش به هزارقران	درصد از کل واردات	منابع اصلی واردات ارزش به هزار قران	درصد سهم امپراتوری بریتانیا
پارچه‌های پنبه خالص	۱۹۲۵-۲۶	۲۵۹/۹۶۹	۲۹.۵	G.B ۱۳۹/۰۵۶؛ B.I ۷۳/۱۹۹؛ R. ۲۴/۹۴۱؛ I. ۱/۸۸۶	۸۱.۶
	۱۹۲۶-۲۷	۲۲۱/۰۳۵	۲۸.۱	G.B ۹۳/۰۰۰؛ B.I ۷۳/۳۵۲؛ R. ۲۹/۵۴۸؛ I. ۱۴/۶۰۶	۷۵.۵
قند کله و شکر	۱۹۲۵-۲۶	۱۳۸/۱۰۸	۱۵.۷	R. ۷۸/۳۰۲؛ B. ۲۸/۴۹۰؛ H. ۱۷/۹۹۲؛	۱.۶
	۱۹۲۶-۲۷	۹۷۷/۱۲۳	۱۵.۷	R. ۸۶/۶۴۷؛ B. ۱۸/۰۵۰؛ F. ۵/۸۵۵	.۵۰
چای	۱۹۲۵-۲۶	۶۵/۳۳۳	۷.۴	B.I ۶۰/۳۵۵؛ C ۴/۴۲۳؛	۹۲.۴
	۱۹۲۶-۲۷	۶۹۸/۷۹۷	۸.۸	B.I ۶۳/۴۵۱؛ C. ۵/۰۰۰	۹۱.۰
غلات	۱۹۲۵-۲۶	۲۵/۵۴۱	۲.۹	R. ۱۵/۲۸۸؛ B.I. ۱۰/۱۶۴	۳۹.۰
	۱۹۲۶-۲۷	۱/۸۱۴	.۲	(ذکر نشده)	-
نفت	۱۹۲۵-۲۶	۲۵/۰۴۳	۲.۸	R. ۲۳/۲۶۵؛ B.E ۱/۴۸۶؛	۵.۹
	۱۹۲۶-۲۷	۳۴/۴۳۷	۲.۱	R. ۲۸/۶۴۵؛ B.E. ۲/۵۲۲	۸.۱
نخ پنبه	۱۹۲۵-۲۶	۲۲/۱۳۳	۲.۵	G.B ۲/۷۱۰؛ B.I ۱۳/۵۳۵؛ J. ۵/۸۵۵؛	۷۳.۴
	۱۹۲۶-۲۷	۲۴/۵۷۹	۳.۱	G.B ۲۵/۰۰؛ B.I ۱۴/۲۴۵؛ J. ۸/۰۰۰	۶۸.۱
برنج	۱۹۲۵-۲۶	۱۸/۰۲۸	۱.۲	B.I ۱۷/۸۲۸؛	۹۸.۹
	۱۹۲۶-۲۷	۹/۸۹۳		B.I ۹/۷۸۷	۹۹.۰
کالسکه، خودرو، اتومبیل و لاستیک اتومبیل	۱۹۲۵-۲۶	۱۶/۱۸۵	۱.۸	U.S.A ۷/۸۳۶؛	۱۶.۴
	۱۹۲۶-۲۷	۳۵/۷۸۷	۴.۵	U.S.A ۱۷/۹۱۵؛ G.B ۶/۲۷۳	۱۷.۵
تولیدات آهنی به استثای ماشین‌آلات	۱۹۲۵-۲۶	۱۵/۷۶۸	۱.۸	G.B ۱۳/۵۱۶؛	۸۷.۸
	۱۹۲۶-۲۷	۸/۴۳۸	۲.۲	G.B ۷/۰۷۱	۸۲.۲

خرازی، اسباب‌بازی و سخت‌افزار	۱۹۲۵-۲۶	۱۴/۸۸۷	۱.۷	؛۱/۳۷۰F.۱/۷۲۰B.I؛۲/۴۳۳G.B ۱/۰۵۶ R.؛۱/۱۴۱T.	۲۷.۹
	۱۹۲۶-۲۷	۱۷/۳۹۲	۲.۲	؛۱/۰۰۰ B.I؛۴/۱۳۹ G.B ۲/۲۸۶ F.؛۴/۹۱۳G.	۲۹.۸
ابزار و ماشین‌آلات	۱۹۲۵-۲۶	۱۴/۷۷۷	۱.۷	G.B ؛۲/۲۳۸ R.؛۸/۶۶۰ G.B	۵۹.۶
	۱۹۲۶-۲۷	۲۴/۰۷۲	۳.۱	۲/۸۵۸ G. ؛۱۷/۵۷۸	۷۳.۶
پارچه‌های پشمی خالص	۱۹۲۵-۲۶	۱۴/۰۸۰	۱.۶	B ؛۲/۹۴۶ F ؛۵/۰۴۵ G.B ؛۱/۵۰۴ T؛۱/۴۲۰	۳۸.۸
	۱۹۲۶-۲۷	۲۰/۶۳۱	۲.۶	I ؛۵/۴۱۳ C.B ؛۷/۶۹۶ F ۱/۹۴۰G. ؛۲/۱۴۹ B ؛۲/۱۷۶	۲۶.۲
آرد و غیره	۱۹۲۵-۲۶	۱۲/۹۹۹	۱.۵	؛۶/۲۶۵ R؛۶/۵۹۵ B.I	۵۰.۷
	۱۹۲۶-۲۷	۶/۳۶۸	۸	۱۴/۱۴۲ B.I	۶۵.۰
پارچه‌های پشمی مخلوط با ابریشم	۱۹۲۵-۲۶	۱۱/۳۹۵	۱.۳	؛۲/۳۵۳B؛۴/۱۰۰I؛۳/۸۲۵G.B ؛۲/۲۵۳B	۳۴.۹
	۱۹۲۶-۲۷	۱۲/۷۰۲	۱.۶	۴/۷۷۹ I.؛۳/۰۴۵G.B	۲۴.۰
محصولات شیمیایی	۱۹۲۵-۲۶	۹/۶۹۸	۱.۱	۸/۸۴۳ G.B	۹۴.۱
	۱۹۲۶-۲۷	۸/۵۷۱	۱.۱	۸/۲۱۹ G.B	۹۵.۷
البسه	۱۹۲۵-۲۶	۹/۰۳۷	۱.۰	؛۱/۵۲۷ B.I؛۲/۲۶۷ G.B ؛۱/۷۱۰G.	۴۲.۰
	۱۹۲۶-۲۷	۸/۶۷۸	۱/۱	F. ؛۲/۲۳۹ G.B ؛۲/۶۰۰ G. ۲/۲۵۶	۲۵.۸
کبریت	۱۹۲۵-۲۶	۷/۴۲۱	۸	۲/۹۳۵ R ؛۳/۵۹۶S.	۰.۶
	۱۹۲۶-۲۷	۳/۴۶۲	.۹	۱/۸۴۷ R,S	-
پارچه‌های مخلوط پنبه و پشم	۱۹۲۵-۲۶	۶/۶۴۶	۸	۳/۸۴۳ GB.	۵۷/۸
	۱۹۲۶-۲۷	۷/۱۴۵	.۹	۳/۳۳۲ GB.	۴۷/۵
ادویه	۱۹۲۵-۲۶	۶/۵۰۶	.۷	۶/۱۷۶ B.I	۹۴.۹
	۱۹۲۶-۲۷	۴/۸۶۷	.۶	۴/۶۵۳ B.I	۹۵.۶
کل واردات				واردات از انگلستان	
	۱۹۲۵-۲۶	۸۸۱/۰۲۵	-	۴۶۷/۷۲۹	۵۳.۱
	۱۹۲۶-۲۷	۷۸۷/۳۹۷		۳۸۵/۶۰۸	۴۹.۰

علائم اختصاری:
G.B بریتانیای کبیر
B.I هند انگلیس
R روسیه
T ترکیه
U.S.A ایالات متحده آمریکا
I ایتالیا
F فرانسه
G آلمان
B بلژیک
H هلند
S سوئد
J ژاپن
E مصر
C چین
M بین النهرین (عراق)

III.کالاهای اصلی صادراتی

نوع کالا	سال	ارزش به هزارقران	درصد از کل واردات	منابع اصلی واردات ارزش به هزار قران	درصد سهم امپراتوری بریتانیا
روغن‌های معدنی (نفت)	۱۹۲۵-۲۶	۵۴۴/۸۰۰	۵۱.۴	۲۷۵/۱۱۸G.B؛ ۸۳/۸۸۷B.I؛ ۱۵۶/۷۸۲E.؛	۶۵.۹
	۱۹۲۶-۲۷	۶۵۴/۳۸۳	۵۹.۳	۳۵۱/۰۰۰G.B ۸۸/۰۶۸ B.I؛ E ۱۳۵/۰۰۰	۶۷.۱
فرش پشمی	۱۹۲۵-۲۶	۱۱۷/۵۷۷	۱۱.۱	۵۷/۱۱۳ U.S.A؛ ۲۵/۹۶۳T.؛ ۱۴/۴۰۵ G.B؛ ۸/۳۰۴ B.I	۱۹.۳
	۱۹۲۶-۲۷	۱۲۲/۵۶۳	۱۱.۱	۷۰/۷۳۰U.S.A؛ ۲۲/۶۲۵T؛ ۱۳/۵۰۰ GB.؛ ۵/۳۵۳ B.I	۱۵.۴
میوه خشک و تازه	۱۹۲۵-۲۶	۷۹/۲۹۴	۷.۳	۵۳/۷۴۰R.؛ ۱۵/۹۹۵B.I. ۳/۵۴۷M.	۲۳.۵
	۱۹۲۶-۲۷	۳۲/۰۱۹	۲.۹	۱۲/۵۱۱R.؛ ۱۰/۷۳۸B.I. ۶/۵۸۰M.	۲۳.۵
تریاک	۱۹۲۵-۲۶	۷۰/۴۳۰	۶.۶	۶۰/۶۳۴R.؛ ۶/۲۳۵ J.	۱.۸
	۱۹۲۶-۲۷	۹۶/۱۱۶	۸.۷	S.* ۴۱/۳۲۱؛ R. ۳۰/۸۲۰؛ C. ۷/۱۴۹؛ J. ۴/۳۸۸ ۴/۱۵۸ N.E.I	*۵۱.۳
پنبه	۱۹۲۵-۲۶	۶۱/۹۶۰	۵.۹	۵۷/۰۵۸ R.؛ ۴/۶۰۱B.I	۷.۴

	۱۹۲۶-۲۷	۵۶/۴۹۲	۵.۱	۳/۰۹۷B.I ؛۵۳/۰۷۷R	۵.۵
برنج	۱۹۲۵-۲۶	۴۳/۲۲۹	۴.۱	۴۳/۱۸۴R.	-
	۱۹۲۶-۲۷	۲۰/۵۲۶	۱.۹	۲۰/۴۴۸R	
پشم	۱۹۲۵-۲۶	۲۱/۷۹۳	۲.۱	۹/۸۵۳ B.I ؛۱۰/۸۴۷R.	۴۵.۶
	۱۹۲۶-۲۷	۲۳/۳۶۰	۲.۱	M. ؛۶/۹۱۸ B.I ؛۱۵/۰۷۵R ۱/۳۵۳	۲۹.۶
پوست گوسفند	۱۹۲۵-۲۶	۱۵/۷۷۳	۱.۵	۲/۳۰۷T.؛۱۰/۰۵۸U.S.A	.۵
	۱۹۲۶-۲۷	۵/۵۹۰	.۵	۱/۰۳۵ T. ؛۲/۶۶۵ U.S.A	.۹
چرم	۱۹۲۵-۲۶	۱۵/۳۳۲	۱.۴	۱۵/۲۹۸ R.	-
	۱۹۲۶-۲۷	۱۰/۶۱۸	۱.۰	۸/۶۹۲ R.	-
چای (صادارات مجدد)	۱۹۲۵-۲۶	۱۰/۶۴۱	۱.۰	۱۰/۵۹۴ R.	-
	۱۹۲۶-۲۷	۲/۷۳۴	.۲	۲/۵۸۴ R.	-
کتیرا	۱۹۲۵-۲۶	۷/۸۸۵	.۷	۲/۱۰۴G.B؛۲/۳۷۲ R. ؛۱/۵۱۳M.	۳۳.۹
	۱۹۲۶-۲۷	۱۴/۰۴۶	۱.۳	۴/۲۹۴ G.B ؛۳/۰۰۰M. ۱/۴۳۴ U.S.A ؛۳/۸۵۰B.I	۵۷.۸
پارچه‌های پنبه‌ای	۱۹۲۵-۲۶	۶/۱۰۷	.۶	۲/۲۹۰ A. ؛۳/۳۱۱ R.	۰.۴
	۱۹۲۶-۲۷	۳/۵۴۹	.۳	۱/۶۵۶ R.	-
پوست روباه و سایر خزها	۱۹۲۵-۲۶	۶/۰۶۷	.۶	G.B ؛۱/۸۰۵ B.I ؛۱/۱۹۷ M. ۱/۲۴۶ U.S.A ؛۹۵۹	۴۵.۶
	۱۹۲۶-۲۷	۵/۳۹۹	.۴	U.S.A ؛۶۰۱ B.I.؛۱/۸۸۵ G.B ۱/۰۰۹	۴۶.۱
پوست بره	۱۹۲۵-۲۶	۵/۸۰۲	.۵	۱/۷۸۵ G.B؛۷۹۶.۳ R.	۳۰.۸
	۱۹۲۶-۲۷	۴/۴۶۸	.۴	۱/۰۰۰ G.B ؛۳/۰۲۸ R.	۲۲.۴
سایر پوست‌ها	۱۹۲۵-۲۶	۴/۲۶۲	.۴	۳/۳۸۹ R.	.۱
	۱۹۲۶-۲۷	۳/۷۶۹	.۳	۲/۴۹۶ R.	.۲
تنباکو و فرآورده‌های آن	۱۹۲۵-۲۶	۳/۹۱۴	.۴	۲/۶۲۴ E.	-
	۱۹۲۶-۲۷	۲/۸۲۲	.۳	۲/۰۰۰ E.	-
پارچه‌های ابریشم خالص	۱۹۲۵-۲۶	۲/۸۸۳	.۳	۱/۹۰۱ B.I	۶۵.۹
	۱۹۲۶-۲۷	۳/۱۰۷	.۳	۱/۵۳۳ M. ؛۱/۰۰۰ B.I	۳۲.۲

کل صادرات	۱۹۲۵-۲۶	۱/۰۵۹/۳۹۰	-		۴۱.۴
	۱۹۲۶-۲۷	۱/۱۰۴/۱۱۵			۵۰.۲

*. عمدتاً ترانزیت به باتاویا، بانکوک و غیره

علائم اختصاری:
G.B بریتانیای کبیر
.F فرانسه
.H هلند
.C چین
.B.I هندانگلیس
.G آلمان
.S سنگاپور
.M بین‌النهرین (عراق)
H هلند
.R روسیه
.B بلژیک
.J ژاپن
N.E.I هند شرقی هلند
.I ایتالیا
.E مصر

IV. مسافت بین شهرها و نرخ حمل و نقل

جدول مسافت و نرخ حمل‌ونقل بین شهرهای اصلی ایران طی سال ۱۳۰۵ (۱۹۲۶-۲۷)

۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸
از	به	مسافت تقریبی به‌مایل	تعداد منازل کاروانی معمولی	زمان‌عادی به کارگرفته شده‌برای حمل	روش حمل	نرخ‌میانگین برای یک‌خروار تبریز(قران)	ملاحظات
اهواز	بوشهر (ازطریق خلف‌آباد، هندیجان، گناوه‌وبندر ریگ)	۵۵۰	-	۱۸ساعت	موتور	۵۰۰ قران برای یک‌ماشین پر	در رودهای خَلَف‌آباد و هندیجان از روی پلهای موقت که توسط شرکت نفت ایران و انگلیس برپا شده، می‌گذرد و بر روی رود هَلا پل وجود ندارد اما چون عمق آب در تابستان بیشتر از ۱۸ اینچ نیست اتوموبیل‌ها با اندکی مشکل می‌توانند

							از آن عبور کنند
اهواز	اصفهان (ازطریق راه لنچ)	۲۷۹	۲۲	۲۵-۲۲روز	قاطر	۲۲۵-۲۵۰	-
اهواز	خرمشهر	۱۲۰	-	۱۲-۱۸	لنچ	۲۵	درسفر برگشت به‌دلیل حرکت برخلاف جریان آب ۳۶ساعت زمان می‌برد و نرخ آن ۵۰ قران است.
اهواز	خرمشهر	-	-	۳-۴	موتوری اتومبیل	۱۰۰-۱۲۰ یک‌ماشین پر	
اهواز	شوشتر	۱۰۰	۵	رفت ۳۰ ساعت برگشت ۱۸ ساعت	لنچ اتومبیل	۸	
بندر عباس	کرمان (ازراه تنگی زندان)	۲۶۵.۲۷۴	۱۶	۴۵-۳۰روز	الاغ شتر	۱۴۰-۲۳۰ ۲۱۰-۱۲۰	از طریق دولت‌آباد، بافت، کلا اشر
بندر عباس	کرمان (راه تنگی نوورگون)	۳۵۰.۳۰۰	۲۹	۳۰روز ۴۵	الاغ شتر	۱۴۰-۱۸۰ ۱۵۰-۱۸۰	از طریق شامل
بندر عباس	یزد	۳۴۶.۲۵	۲۸	۴۰روز	الاغ شتر	۲۷۰-۲۹۰ ۲۵۵-۱۸۰	از طریق تنگی زندان، بافت، سنجان، انار
بوشهر	شیراز	۱۸۰	۱۲	۱۴-۱۲روز ۱۶-۲۰ ۱۴-۱۶ ۲	قاطر شتر الاغ ماشین	۱۳۷-۱۵۳ ۱۲۰-۱۳۰ ۱۱۴-۱۳۰ ۳۰۰-۴۰۰	-
زاهدان	بیرجند	۳۰۰	۳۰	۱۴-۱۶ ۲	شتر هرکامیون	۸۵ ۸۰۰	

زاهدان	کرمان	۳۱۷	۱۳	۳۰ ۳	شتر ماشین‌پر	۱۷۰ ۲۰۰۰	
زاهدان	مشهد	۶۰۰	۵۵-۶۰	۵۵-۶۰	شتر ماشین	۱۵۰-۱۷۰ ۵۰۰-۶۰۰	
زاهدان	سیستان	۱۳۰	۷-۹	۷	الاغ شتر	۳۷ ۳۷	
همدان	قزوین	۱۴۷	۷	۷-۱۰	قاطر، الاغ درشکه	۶۶	
همدان	کرمانشاه	۱۱۳.۵	۶	۶-۹	قاطر، الاغ درشکه ماشین	۵۵ ۴۰-۵۰	
همدان	خرم‌آباد	۱۹۰	۹	۹-۱۵	قاطر،الاغ شتر	۹۴	
همدان	اراک	۱۰۰	۳	۳-۵	قاطر،الاغ شتر	۱۰۵ ۱۰۵	
همدان	تهران (از راه قزوین)	۲۳۹	۱۶	۱۶	قاطر،الاغ شتر درشکه ماشین	۱۵۴ ۱۴۵	
همدان	تهران (از راه نوبران)	۲۰۴.۵	۱۰	۱۲-۱۰روز	قاطر،الاغ شتر درشکه	۱۵۴	
اصفهان	اهواز	۲۶۵	۱۷	۱۸-۳۵ روز	قاطر،شتر الاغ	۱۸۸-۱۹۷	از راه اردال (راه زمستانی)
اصفهان	اهواز	۲۶۰	۱۷	۱۸-۳۰	قاطر،شتر الاغ	ذکر نشده	از راه ناغون (راه تابستانه)
اصفهان	همدان	۲۶۷	۱۲	۱۱-۲۲ ۱۱-۲۲ نامعین	شتر، قاطر کامیون	۶۵-۷۵ ۱۷۱-۱۸۲ ۳۰۰-۳۴۰	از راه اراک و گلپایگان
اصفهان	قزوین	۲۹۸	۱۴	۱۱-۲۰	قاطر، شتر	۱۱۸-۲۰۰ ۱۵۰-۱۵۸	از راه نزار، برای تجارت مستقیم با رشت

اصفهان	کرمانشاه	۲۴۰	۱۸	۲۰–۲۲	قاطر	۲۸۵–۳۰۰	از راه اراک و کنگاور
اصفهان	شیراز	۳۰۰	۱۵	۱۸–۳۰	قاطر، شتر الاغ ماشین	۱۴۵–۱۵۲ ۱۰۱–۱۱۰ ۱۰۵–۱۱۵ ۲۱۲–۳۱۷	از طریق راه پستی آباده
اصفهان	شیراز	۲۸۵	۱۶	۲۰–۴۰	قاطر، شتر الاغ ماشین	۱۴۵–۱۵۲ ۱۰۹–۱۱۰ ۱۰۵–۱۱۵ ۲۱۲–۳۱۷	از راه ایزدخواست
اصفهان	تهران	۳۰۰	۱۳	۱۶–۲۵روز	قاطر، شتر کامیون	۱۱۸–۲۳۰ ۸۰–۱۲۰ ۱۸۰–۲۵۰	از راه کاشان، راه پُستی ماشین‌رو تهران ـ کاشان از طریق نزار و دلیجان هم اکنون راه‌اندازی شده
اصفهان	تهران	۲۸۷	۱۳	۹–۱۶ ۳–۵	قاطر،شتر اتومبیل	بیان‌نشده بیان‌نشده	از راه نزار
اصفهان	یزد	۲۰۰	۱۰	۸–۱۲	شتر،الاغ	۱۰۰–۱۰۵	از راه نائین
کرمان	بم	۱۱۸	۶	۷–۸	الاغ،شتر	۴۰–۵۰	
کرمان	بندرعباس (از راه جیرفت) (از راه بافت) (از راه سیرجان)	۳۳۹ ۲۷۰ ۳۲۴	۲۱ ۱۸ ۱۷	۲۲–۳۰ ۲۰–۲۶ ۲۰–۲۶	الاغ،شتر الاغ،شتر الاغ،شتر	۸۰–۱۵۰ ۸۰–۱۵۰ ۸۰–۱۵۰	
کرمان	زاهدان	۳۱۷	۱۵	۲۴–۲۷	شتر	۱۵۰–۱۸۰	
کرمان	مشهد	۵۸۵	۲۹	۳۰روز	الاغ‌وشتر	۴۰۰	
کرمان	یزد	۲۲۰	۱۲	۱۴–۱۶	الاغ‌وشتر	۹۰–۱۰۰	
کرمانشاه	بغداد	۲۲۳.۵	۱۱ – –	۱۱–۱۴ ۱۴–۱۶ ۳–۵	قاطر الاغ،شتر کامیون	۱۲۰ در دست نیست	
کرمانشاه	همدان	۱۱۳.۵	۶	۶–۷	قاطر	۹۰	

				۷-۸ ۷-۸ ۲-۳	شتر الاغ کامیون	۷۰ در دست نیست	
کرمانشاه	اصفهان	۴۲۰	۲۰	۲۰-۲۴ ۲۴-۳۰ ۱۰-۱۴ -	قاطر شتر الاغ کامیون	۲۲۰ ۲۰۰ در دست نیست	از راه اراک
کرمانشاه	سنه (سنندج)	۷۲	۸	۴-۶	قاطر	۱۲۰	
کرمانشاه	تبریز	۳۵۰	۱۸	۱۸-۲۲ ۲۰-۲۵ ۲۰-۲۵ ۸-۱۹	قاطر،شتر الاغ کامیون	۲۶۰ ۲۴۰ در دست نیست	
کرمانشاه	تهران	۳۵۲	۱۷	۱۷-۲۰ روز	قاطر و درشکه	۲۲۰قران	از راه قزوین
مشهد	عشق‌آباد	۱۶۰	۱۰	۱۰	قاطر شتر	۳۰-۶۰	
مشهد	بیرجند	۳۰۰	۱۰	۱۰	شتروقاطر درشکه ماشین	۷۰-۱۲۰ ۸۰-۱۳۰ ۲۰۰-۲۵۰	
مشهد	دوشاخ Doshakh	۸۰	۸	۸	قاطر،شتر	۳۰-۶۰	
مشهد	زاهدان	۶۰۰	۴۰	۴۰-۴۵ ۳۰ ۳۰ ۴-۸	شتر قاطر درشکه ماشین	۲۰۰-۲۵۰ ۲۰۰-۲۵۰ ۲۱۰-۲۶۰ ۴۰۰-۵۰۰	
مشهد	هرات	۳۰۰	۱۵	۱۵	شتروقاطر ماشین	۱۰۰-۱۲۰ ۲۵۰-۲۰۰	
شیراز	بوشهر	۱۸۰	۱۱	۱۰-۱۴	قاطر ماشین	۸۱ ۱۴۰ ۲۰۰	
شیراز	اصفهان	۲۸۵	۱۵	۱۶-۱۷	قاطر،الاغ	۱۱۰-۲۲۰	

					و شتر ماشین	۲۲۰	
شیراز	کرمان	۲۳۴	۱۶	-	قاطر،الاغ و...	ذکرنشده	مخصوصاً مسیر کاروانی نیست، سفر تابستانه با اتومبیل در ۲۴ساعت امکان‌پذیر است
شیراز	لنگه	۳۲۵	۳۲	-	الاغ، شتر	۲۲۵-۳۱۰ ۱۹۰-۲۲۰	از راه لار و جهرم
سیستان	بیرجند (از راه‌بندان) (از راه سفید آوا)	۲۳۵ - -	۱۳ - -	۱۶ ۱۳ ۳	شتر الاغ کامیون	۹۳ ۹۳ ۱۵۰	۷۰قران برای هر مسافر
سیستان	زهدان	۱۳۰	۸	۸ ۶ -	شتر الاغ کامیون	۵۰ ۵۰ ۲۰۰	
رشت	پهلوی (انزلی)	۲۵	۱	۱ روز ۱.۵ ساعت	حیوان ماشین	۸-۱۰ -	در رودخانه پیربازار برای عبور به انزلی از قایق استفاده می‌شود
رشت	همدان	۲۷۵	۱۴	۱۴ ۲	گاری ماشین	۱۴۰ ۲۰۰ ۱۴۰ ۱۵۵	
رشت	مشهدسر	۲۰۰	۱۲	۱۲	-	۵۲	با کاروان به انزلی‌و از انزلی تا مشهدسر با قایق
رشت	تبریز (از راه آستارا)	۳۴۵	۱۲-۱۳	۱۳-۱۴	حیوان	۱۲۰	بخش انزلی ـ آستارا معمولاً از راه دریا انجام می‌شود
رشت	تهران	۲۲۶	۱۱	۱۱ روز ۱.۵روز	گاری ماشین	۱۶۰ ۳۵۰ ۲۳۰ ۲۵۰	
اراک	اصفهان	۱۹۰	۱۲	۱۲-۱۶	قاطروالاغ ماشین	۸۵ ۱۰۵ ۹۵ ۱۲۵	
اراک	همدان	۱۰۰	۶	۶-۹	قاطروالاغ	۵۰-۶۰	

					ماشین	۶۰-۸۰	
اراک	قم	۹۰	۴	۴-۶	قاطروالاغ ماشین	۵۰ ۷۰	
اراک	تهران	۱۹۵	۱۲	۱۲-۱۴	قاطروالاغ ماشین	۱۰۰-۱۱۵ ۱۰۰-۱۳۵	
تبریز	آستارا	۱۶۷	۸	۸-۱۱ ۱-۲	قاطر،الاغ و شتر ماشین	۱۸۰-۲۰۰	از راه اردبیل
تبریز	همدان	۳۲۰	۱۷	۲۰-۳۲	قاطر،الاغ و شتر	۱۲۰-۲۲۵	از راه میانه، زنجان و بیجار
تبریز	جلفا	۸۸	۴	۳-۴ ۱ نیم تا ۱ روز	گاری راه‌آهن ماشین	۳۶-۴۰ ۵۰ ۹۰-۱۰۰	
تبریز	کرمانشاه	۳۵۰	۲۱	۲۲-۳۰	قاطر،الاغ و شتر	۱۷۵ ۲۵۰	از راه بیجار
تبریز	خوی	۸۲.۵	۵	۵	قاطر،الاغ و شتر	۴۰-۶۰	
تبریز	ماکو	۱۵۳	۸	۸	گاری، قاطروالاغ	۵۰-۸۰	
تبریز	رشت	۳۴۵	۲۰	۲۰-۳۲	قاطر،الاغ و شتر ماشین	۲۵۰-۲۷۰ ۲۵۰-۳۵۰	از راه میانه و زنجان
تبریز	رواندوز	۲۵۰	۸	۸	قاطروالاغ و شتر	۱۲۰	از راه مهاباد
تبریز	تهران	۳۷۴	۲۱	۲۲-۳۵	قاطروالاغ ماشین	۱۵۰-۵۰۰ ۲۵۰-۳۰۰	از راه زنجان قزوین
تبریز	ترابوزان	۶۰۰	۴۵	۴۵-۶۰	شتر	۱۶۰-۴۴۰	از راه ارزروم
یزد	اصفهان	۲۰۰	۳۰	۳۰	شتر،قاطر	۱۲۵-۱۵۰	
یزد	کاشان	۲۳۶	۱۲	۱۴	شتر،قاطر	۶۵-۱۰۰	
یزد	کرمان	۲۲۰	۱۲	۱۲	شتر،قاطر	۵۰-۷۰	

یزد	شاهرود	۳۴۰	۲۳	۳۰	شتر،قاطر	۲۰۰ ۱۵۰	برای تجارت با روسیه از طرق رشت

نکته: مسافت‌های جدول بالا، به جز چند مورد استثنایی مطالبی است که توسط مقامات کنسولی دولت شاهنشاهی ذکر شده است. باید دریافت که این ارقام همیشه به‌طور دقیق با واقعیت منطبق نیست. تاکنون هیچ فهرست رسمی ایی از مسافت‌ها منتشر نشده است. علاوه بر این، مسیرهای کاروانی بین شهرهای مهم اغلب بی شمار است که طبق اوقات سال و هوس چاروادارها زمان سپری شده در نتیجه آب و هوا و چرای [چهاپایان] متغیر است.

وضعیت اقتصاد ایران[1]

مارس ۱۹۳۰/ اسفند ۱۳۰۸ش

خلاصه بازرگانی

۱. مساحت: حدود ۱/۶۴۸/۰۰۰ کیلومتر مربع یا بیش از سه برابر اندازه فرانسه

۲. جمعیت: مطابق آخرین برآورد مرکز سرشماری، جمعیت ایران کمی بیش از ۱۰ میلیون نفر است. بنابراین متوسط تراکم جمعیت حدود ۶۰ نفر در مایل مربع است.

۳. مذهب: اکثریت مردم از مسلمانان شاخه شیعه‌اند و شمارشان در این مذهب احتمالاً هفت و نیم میلیون نفر است. مهمترین فرقه بعد از اینها، مسلمانان سنی هستند که عملاً به کردستان و آذربایجان محدود می‌گردد و شمار تقریبی‌شان حدود هشتصد هزا ر نفر برآورد می‌شود.

۴. زبان: زبان معمولی مکاتبات بازرگانی با شرکت‌های خارجی فرانسوی است. در شمال غرب ایران به زبان ترکی و گویش‌های آن صحبت می‌شود. کاربرد زبان انگلیسی در حال افزایش است.

۵. پول رایج: واحد پول ایران قران است. ۲۰ شاهی برابر با ۱ قران و ۱۰ قران معادل ۱ تومان است. برای اهداف بازرگانی و حسابداری قران معمولاً به یکصد سنت تقسیم می‌شود. اسکناس توسط بانک شاهنشاهی ایران در واحدهای ۱، ۲، ۵،

۱. گزارش ای. آر. لینگمن دبیر اجرایی بخش بازرگانی کنسولگری بریتانیا در ایران با عنوان:
Department of Overseas Trade, *Economic Conditions in Persia*, 1930, Repote by E. R. Lingman, London.

۱۰، ۲۰، ۵۰ و ۱۰۰ تومانی منتشر می‌شود. اسکناس‌هایی که مهر می‌شود تنها در شهرهای صادر شده قابل پرداخت است. برای معرفی اجمالی پول جدید به صفحه ۲۰ نگاه کنید. (بخش II، قسمت F پول رایج)

نرخ ارز: میانگین نرخ ۱ پوند استرلینگ به قران، برای سال‌های ۲۸–۱۹۲۷ و ۲۹–۱۹۲۸، به ترتیب ۴۹/۲۵ و ۴۸/۰۳ قران بوده است.

۶. اوزان:

جدول اوزانی که اخیراً مورد استفاده قرار می‌گیرد.

وزن ایرانی	وزن انگلیسی	سیستم متریک
۱ مثقال	۷۱/۰۶ گرین	۴/۶۴ گرم
۱ سیر = ۱۶ مثقال	۲ اوز = ۱۸۵ گرین	۷۴/۲۴ گرم
۱ من تبریز = ۴۰ سیر	۶/۵۴۶۴ پوند	۲/۹۷۰ کیلوگرم
۱ خروار = ۱۰۰ من تبریز	۶۵۴/۶۴ پوند	۲۹۷ کیلوگرم
۳ خروار	۱۹۶۳/۹۲ پوند	۱ تن کوتاه
۳/۵ خروار	۲۲۹۱/۲۴ پوند	۱ تن (تقریباً)

نکته: باتمن که معمولاً به اختصار آن را «من» می‌گویند در شهرهای مختلف متفاوت است اما من تبریز بیشترین کاربرد را دارد و در شمال ایران عمومیت دارد. یک من شاه برابر دو من معمولی است.

۷. اندازه‌ها

برای پارچه:

۱۶ گره مساوی است با ۱ ذرع (حدود $\frac{1}{2}$ ۴۰ اینچ)

برای زمین:

۱ ذرع مساوی است با ۳۹ تا ۴۲ اینچ مطابق رسوم محلی

۶ هزار ذرع = یک فرسخ

برای مسافت:

یک فرسخ مساوی است با ½ ۲ تا ۴ مایل مطابق طبیعت کشور. فرسخ مسافتی است که یک قاطر همراه با بار در یک ساعت طی می‌کند.

۸. **اوزان و مقیاس‌های پیشنهادی** (بر اساس سیستم متریک که پیش از ۳۱ می ۱۹۲۹ به اجرا در آمد و اجمالاً به‌طور مختصر ارائه خواهد شد).

جامدات (واحد = یک درهم)

اوزان زیاد:

۱۰ نخود یا ۲ درهم	۲ گرم
نیم مثقال یا ۲/۵ درهم	۲/۵ گرم
۱ مثقال یا ۵ درهم	۵ گرم
۱ سیر یا ۷۵ درهم	۷۵ گرم
۱ چارک یا ۷۵۰ درهم	۷۵۰ گرم
۱ سنگ یا هزار درهم	۱ کیلوگرم
½من یا ۱۵۰۰ درهم	۱/۵ کیلوگرم
۱ خروار یا ۳ هزار درهم	۳۰۰ کیلوگرم

اوزان جز:

۱ خردل یا یک هزارم درهم	۱ میلی‌گرم
۱ ارزن یا ۱/۱۰۰۰ درهم	۱ سانتی‌گرم
۱ گندم یا ۵/۱۰۰ درهم	۵ سانتی‌گرم
۱ نخود یا ۲۰/۱۰۰ درهم	۲۰ سانتی‌گرم

اندازه‌ها برای طول:
(واحد، ۱ گز = ۱ متر)

اندازه‌های بزرگ:
۱ گز = ۱ دکامتر
۱۰۰ گز = ۱۰۰ هکتومتر

۱ میل یا ۱۰۰۰ گز = ۱ کیلومتر
۱ فرسخ یا ۱۰،۰۰۰ گز = ۱ میریامتر

اندازه‌های جز:
۱ هزارم = ۱ میلیمتر
۱ بحر = ۱ دسیمتر

اندازه‌های سطح:
(واحد، ۱ گز مربع = ۱ متر مربع)

اندازه‌های بزرگ:
۱ قفیز = ۱ آر یا ۱ دکامتر مربع
۱ جریب = ۱ هکتار
۱ مایل مربع = ۱ کیلومتر مربع

اندازه‌های جز:
۱ گره مربع = ۱ دسی‌متر مربع
۱ جر مربع = ۱ سانتی‌متر مربع
۱ مو مربع = ۱ میلی‌متر مربع

اندازه‌های ظرفیت:
(واحد، ۱ گز مکعب = ۱ متر مکعب)

اندازه‌های جز:
۱ گره مکعب = ۱ دسیمتر مکعب یک پیمانه (برای اندازه‌های مایعات)
۱ بحر مکعب = ۱ سانتی‌متر مکعب
۱ مو مکعب = ۱ میلی متر مکعب

۹. تقویم

با تصویب مجلس سال ایرانی اکنون به ۶ ماه ۳۱ روزه و ۵ ماه ۳۰ روزه و یک ماه ۲۹ روزه (یا ۳۰ روز در سال‌های کبیسه) تقسیم می‌شود. نام‌های جدید این ماه‌ها احیای ماه‌های قدیم ایرانی به جای ماه‌های جدیدتر ترکی است. سال جدید ایرانی از ۲۱ مارس آغاز می‌شود.

۱۰. عدل‌ها و بسته‌بندی‌ها

(به‌طور تقریبی)

یک‌بار خر = ۱۵۰ تا ۱۸۰ پوند (۶۸ تا ۸۲ کیلوگرم)

یک‌بار قاطر = ۲۰۰ تا ۲۵۰ پوند (۹۰ تا ۱۱۳ کیلوگرم)

یک‌بار شتر = ۳۵۰ تا ۴۰۰ پوند (۱۵۹ تا ۱۸۱ کیلوگرم)

یک گاری ۲ چرخ = ۶۵۰ تا ۱۰۰۰ پوند (۲۵۹تا ۴۵۴ کیلو گرم)

یک گاری ۴ اسبه = ۱/۵ تا ۲ تن

[اگر چه] کالاها تنها تحت شرایط استثنائی به وسیله حیوانات بارکش در جاده‌های اصلی حمل می‌شوند اما بهتر است که این بارها در بسته‌های دستی با وزن بین ۳۴ تا ۹۰ کیلوگرم تهیه شوند. کامیون‌های سنگین بالای شش تن استفاده عمومی دارند اما نه در تمام راه‌های اصلی. شرکت‌های باربری دریایی انگلیسی هنوز به دستورالعمل‌های باربندی دقیق توجه نمی‌کنند. جعبه‌ها بایستی محکم ساخته شوند و یک پوشش کنفی داشته باشند؛ همچنین این جعبه‌ها در صورتیکه احتمال می‌رود محتویات‌اش به علت رطوبت آسیب ببیند، بایستی با آستری از قلع پوشانده شوند. عدل‌ها بایستی با طناب بسته‌بندی شود. بسته‌بندی کنندگان بایستی این واقعیت را درک کنند که کالاهای ارسالی برای نواحی داخلی ایران در معرض نقل و انتقال بسیار سختی قرار دارند.

۱۱. مسیرهای تردد

(برای نرخ های حمل و نقل زمینی نگاه کنید به ضمیمهٔ شمارهٔ VIII)

۱. بنادر خلیج فارس

A. شرکت کشتیرانی ماوراء بحار هند انگلیس، کشتی‌های بخار زرهی تندرو و کندرو برای حمل مسافر و محموله بین بمبئی، کراچی و بصره به کار انداخته است. سرویس تندرو باکشتی‌های بخار زرهی شرکت کشتیرانی ماورای اسپانیا در بمبئی ارتباط دارد و برای رسیدن ۴ روزه بین بصره و کراچی زمان‌بندی شده است و تنها در محمره (خرمشهر) و بوشهر توقف می‌کند.

سرویس کندرو در محدوده خرمشهر، کویت، بوشهر، بحرین، دوبی، لنگه، هندیجان، بندر عباس، جاسک، مسقط، چابهار، گواتر، پاسنی، کراچی، بمبئی توقف می‌کند. این سرویس کندرو به علت تأخیری که در بارگیری لنگرگاه‌های بی‌حفاظ در آب و هوای بد متحمل می‌شود. جدول زمانبندی [مشخصی] ندارد.

B. یک سرویس مستقیم حمل بار مسافر توسط آقایان فرانک. سی. استرایک[1] و کمپانی [ ] به‌همراه شرکت الرمان و بوکنال[2] بین اروپا و بصره راه اندازی شده است. این سرویس هر ماه یکبار از لندن، گلاسکو، منچستر و مارسی و هر دوماه یک‌بار از آنتورپ حرکت می‌کند. این سرویس از طریق بارنامه محموله ها را به بغداد و اهواز می‌رساند.

C. خط کشتیرانی آلمانی هانزا نیز سرویس حمل بار و مسافر بین برمه و بنادر خلیج فارس از جمله بصره را انجام می‌دهد.

نکته: شرکت‌های آمریکایی، هلندی، ایتالیایی و سایر کشورهای دارای کشتی بخار، جابجایی محموله‌ها را با بارنامه مستقیم بار از یک کشتی به کشتی دیگر از بمبئی به بنادر خلیج فارس و نیز از طریق بصره به بغداد و از طریق خرمشهر به اهواز را می‌پذیرند.

روسها نیز یک سرویس کشتیرانی بین اُدسا و بنادر خلیج فارس تأسیس کرده‌اند

D. [شهر] بندر عباس، بندری است برای کرمان و در یک مقیاس کمتر برای منطقه یزد. راه بندرعباس - کرمان از طریق زیدآباد[3] هم اکنون برای وسایل موتوری سبک قابل تردد است.

E. بوشهر هنوز بندر مهمی برای ایران مرکزی است. محموله کشتی‌های بخار در

1. Frank C. Strrick.
2. Ellerman and Bucknall.
3. Daidabad.

لنگرگاه باز در فاصله حدود ۴/۸ کیلومتری از ساحل تخلیه شده و کاملاً توسط ملاحان محلی و با دوبه[1] به گمرکات حمل می‌شود. در زمستان کالاها اغلب به وسیلهٔ آب دریا صدمه می‌بینند و گاهی گم می‌شوند. جرثقیل برای حمل وسایل سنگین وجود ندارد.

راه بوشهر به شیراز از میان اراضی پست می‌گذرد که در طی فصل بارانی به‌طور پیوسته زیرسیل می‌رود. گذرگاه‌ها پرشیب‌اند و راه‌ها چنان باریک‌اند که ماشین‌آلات موتوری سنگین کمتر مورد استفاده قرار می‌گیرد.

راه جدید اهواز کازرون احتمالاً بخش بزرگی از حمل و نقل به تهران را تغییر خواهد داد و بوشهر را به تأمین‌کننده نواحی شیراز و اصفهان تقلیل می‌دهد.

F. محمره (خرمشهر) ـ اهواز ـ بندر شاپور. کشتی‌های بخار بحر پیما در خرمشهر در داخل رودخانه به فاصله ۲/۴ کیلومتر از ساحل تخلیه شده و کالاها از طریق راه زمینی یا از طریق رودخانه به اهواز حمل می‌شوند. و از اینجا از طریق راه جدید خرم آباد به همدان و تهران ارسال می‌گردد.

کالاهایی که با بارنامه مستقیم به سمت اهواز بارگیری می‌شوند با توجه به پایین بودن [آب] رودخانه کارون، اغلب در اواخر تابستان و اوایل پاییز می‌رسند. بنابراین اغلب حمل کردن کالا تنها به خرمشهر ارزان تر و سریع‌تر است.

دولت ایران در نظر دارد بندر جدیدی در بندر شاهپور در دهانهٔ خور موسی بسازد که پایانه جنوبی پروژه خط آهن خواهد بود. خط آهن تاکنون از دزفول تا بندر شاهپور به مسافت ۲۸۰ کیلومتر ساخته شده اما تاکنون برای حمل و نقل گشوده نشده است.

۲. راه ترانزیتی عراق

بصره مزایای بندر را فراهم می‌کند که در آنجا اجناس از جمله محموله‌های سنگینی می‌توانند به‌طور مستقیم از روی کشتی بخار به اسکله تخلیه شوند. در اینجا کالاها دوباره به وسیلهٔ کشتی‌های بخارِ رودخانه‌ایِ شرکت کشتی بخار دجله و فرات یا به وسیلهٔ راه‌آهن به بغداد ارسال می‌شوند و سپس از طریق راه‌آهن به رأس راه‌آهن خانقین و یا به وسیلهٔ کامیون از طریق خانقین به کرمانشاه و تهران ارسال می‌گردد.

1. Lighter.

راه‌آهن‌های عراق وظیفه جمع‌آوری کالاها از بصره و رساندن آن به کرمانشاه، همدان و تهران را برعهده دارند. اجناس را به هر شکل، می‌توان از طریق بارنامه تا دورترین نقطه یعنی خانقین فرستاد و این مسئله از زمان و هزینه برای بارگیری کالاها به مقصد ایران و بصره به جای بغداد، صرفه جویی می‌کند. در اینجا ترانزیت عوارض گمرکی کالا نیم درصد است. به‌طور کل [هزینه] راه خانقین بسیار سنگین‌تر از راه بوشهر به نظر می‌رسد اما این راه در ماه‌های زمستان باعث صرفه جویی وقت می‌شود و راه کرمانشاه به ندرت بسته می‌شود. این راه هم اکنون یک رقیب جدی‌تری از راه بوشهر، در مسیر خرمشهر ـ خرم‌آباد ـ تهران پیدا کرده است.

۳. راه بیروت به بغداد

حمل و نقل از طریق سرویس موتوری مسیر بیابانی بیروت ـ دمشق ـ بغداد و سپس از طریق خانقین، آنگونه که در بالا نقل شد تأمین می‌شود. نرخ حمل و نقل بین بیروت بغداد از ۱۵۰ پوند برای هر ۱۰۰۰ کیلو در سال ۱۹۲۵م/ ۱۳۰۴ش. به ۲۵ تا ۳۵ پوند در سال ۱۹۲۹م/ ۱۳۰۸ش. کاهش یافته است. زمان عبور از این مسیر ۳ تا ۴ هفته است. عوارض ترانزیت در سوریه و عراق نیم سنت است.

این راه ارتباط سریعی بین ایران، اروپا و آمریکا عرضه می‌کند و کشتیرانی به سواحل سوریه و از سواحل آنجا زیادتر شده‌است، همچنین حمل و نقل از این مسیر نسبت به مسیر خلیج فارس زمان کمتری می‌برد اما هزینه‌های حمل و نقل به نحو چشمگیری بالاتر است و تنها برای حمل دسته‌ای از کالاهای ویژه که ارزش آنها نسبت به وزن‌شان بیشتر است می‌تواند مناسب باشد.

۴. راه باتوم ـ باکو

طبق توافقات ویژهٔ ذیل قرارداد بازرگانی یکم اکتبر ۱۹۲۷م/ ۱۲ مهر ۱۳۰۶ش. بین ایران و اتحاد جماهیر شوروی ترانزیت کالاها با منشاء صدور ایران به سوی آن دسته از کشورهایی که خودشان با اتحاد شوروی قرارداد بازرگانی منعقد کرده‌اند، در قلمرو شوروی معاف از جواز پذیرفته می‌شوند.[1] صادرات از ایران به هر مقصد

۱. یادداشت: بحث ماده ۱ قرارداد موقت بازرگانی که در ۱۰ آوریل ۱۹۳۰ بین دولت فخیمه انگلستان و دولت روسیه منعقد شد، کالاهای انگلیسی ظاهراً از این دسته بندی حذف می‌شوند.

بدون جواز مخصوص می‌تواند بارگیری شود.

این راه در حال حاضر تا حد زیادی برای واردات کالاهای آلمانی و ایتالیایی به ایران و صادرات فرش از تبریز به کنستانتینوپل (استانبول) و نیویورک مورد استفاده قرار می‌گیرد.

شرکت کشتیرانی کاسپار روسیه شامل سه خط در دریای خزر است:

a) خط باکو به بندر پهلوی (انزلی). این خط هر دوشنبه باکو را ترک کرده و روز بعد به بندر پهلوی می‌رسد و روز چهارشنبه به باکو برمی‌گردد.

b) خط آستاراخان ـ باکو ـ آستارا ـ پهلوی (انزلی)

C) خط باکو ـ آستارا ـ پهلوی (انزلی) ـ شهسوار (تنکابن) ـ مشهدسر (بابلسر) ـ بندرگز و برعکس.

بندر شاه (ترکمن) پایانه شمالی پروژه خط آهن شمال به جنوب است که بندر جدید در آنجا ساخته می‌شود و در چند مایلی بندر گز قرار دارد.

۵. راه آذربایجان (تبریز)

این ایالتِ بسیار حاصلخیز عمدتاً به وسیلهٔ خط آهن جلفا به باتوم و از طریق تلفیس، یعنی در وسط قلمرو روسیه؛ تجهیز می‌شود. (نگاه کنید به راه‌ها ۷). این مسیر، بخش عظیمی از بازرگانی را که پیش از این، در ادامه راه کاروانی تقریباً متروک شدهٔ کنونی ترابوزان، در ترکیه قرار داشت، در دست دارد. کالاهای انگلیسی از راه بغداد و همدان به آذربایجان می‌رسند اما کار [انتقال کالاهای انگلیسی] در مسیر رواندوز که ارتباط مستقیم‌تری بین این ایالت و عراق را فراهم می‌آورد، در حال ترقی است.

۶. راه ترانزیتی هند

[حمل کالا] با کشتی بخار به کراچی و با سیستم راه‌آهن شمال غرب هند به دزد آب (زاهدان) در قلمرو ایران و از آنجا به وسیلهٔ کاروان یا وسایل موتوری به سمت مشهد در شمال یا کرمان در غرب [صورت می‌گیرد]. واردکنندگان در مشهد تمایل دارند تا روش گذشته‌شان برای واردات از طریق بغداد یا بنادر خلیج فارس و از طریق تهران را تغییر دهند زیرا این راه اغلب زمان کمتری می‌برد و اختلاف قیمت‌ها

اندک است.

دریافت‌کنندگان [کالا] در دزدآب (زاهدان) می‌توانند حقوق گمرکی برگشتی بالغ بر یک پانزدهم تا یک شانزدهم از عوارض وارداتی پرداخت شده در کراچی را مطالبه کنند.

۱۲. بیمه‌ها

[نرخ] بیمه از بنادر ایران به شهرهای داخل کشور نسبتاً بالاست. اگر اجناس توسط فرستندگان تنها تا بندر بیمه شوند و گیرندگان یک بیمه دوم تا محل سکونت‌شان را پوشش دهند، مسئله‌ای که حل کردن آن مشکل است این است که در کدام بخش از سفر صدمه به کالا وارد آمده و بنابراین کدام شرکت بیمه‌گذار باید این مدعا راحل کند. همچنین اغلب اتفاق می‌افتد که واردکنندگان در ایران بیمه انتقال به داخل کشور را پوشش نمی‌دهند اما در صورت گم شدن یا آسیب رسیدن [به کالاها] وی درخواستی برای فرستنده ارسال می‌کند و از او می‌خواهد که [وجه اجناس آسیب‌دیده] را بازپرداخت کند و یا آن را تخفیف داده و یا تسهیلات پرداختی [در نظر بگیرد]. صادرکنندگان می‌توانند خود و نمایندگانشان را تحت پوشش بیمه قرار دهند، با وجود این کالاها از بندر و هنگام تحویل بر روی کشتی و تا مقصد زمینی، یعنی جایی که برای آنها شناخته شده است، ارسال می‌شوند. تفاوت در حق بیمه‌ها بسیار اندک است. حق بیمه از انگلستان به داخل ایران عمدتاً از هر لحاظ کامل است. و هزینه آن تنها $\frac{۱}{۲}$ تا $\frac{۳}{۴}$ از حق بیمه است. بیمه ثالث جداگانه از بندر به مقصد داخلی، معمولاً در موارد جنگ، شورش، دزدی و حتی اغلب درصد خاصی از آن را پوشش نمی‌دهد، در حالی که این مخاطرات به آسانی می‌تواند به وسیلهٔ بیمه مستقیم حسابی، تحت پوشش قرار گیرد.

۱۳. پست و تلگراف

بسته‌های پستی

سرویس (۱). بسته‌های ارسالی برای ایران با عبور از طریق هند، بعد از پرداخت عوارض گمرکی و تعرفه‌های پستی داخلی که پست رستانت (کلی) یکی از ۵ اداره

ایرانی زیر بر روی آنها قید شده، سرانجام به وسیلهٔ ادارهٔ پست ایران ارسال خواهند شد. این پنج اداره پستی ایران عبارتند از: بوشهر، بندرعباس، لنگه، خرمشهر یا دزدآب (زاهدان).

سرویس (۲). بسته‌های بیمه نشده نیز از راه ماشین‌رو بیابانی از طریق عراق فرستاده می‌شوند. این بسته‌ها بایستی به پست رستانت قصر شیرین فرستاده شوند و عبارت «به وسیلهٔ پست زمینی حیفا- بغداد»، بایستی در آدرس قید شود.

تمام پاکت‌ها بایستی در جعبه‌های چوبی، حلبی، برزنتی و مواد مشابه آن بسته بندی شوند و نباید تنها درکاغذ یا مقوا گذاشته شوند. نرخ ارسال بسته‌های پستی در ایران به شرح زیر است:

پنج صدم یک قران برای هر ۱۰۰ مثقال (حدود یک پوند) یا کسری از آن نسبت به هر ۵ فرسخ (۲۰ مایل) که بیش از ۲۰ فرسخ (۸۰ مایل ۱) نباشد.

ده درصد یک قران برای هر ۱۰۰ مثقال یا کسری ازآن نسبت به هر۱۰ فرسخ که بیش از ۲۰ فرسخ و کمتر از ۱۹۰ فرسخ (۷۶۰ مایل) است.

سه قران برای هر ۱۰۰ مثقال و برای مسافت بیش از ۱۹۰ فرسخ

حداقل هزینهٔ [ارسال] یک بسته ۵۰ درصد یک قران است. تمام مسافت‌ها طبق ارقام راه‌های دولت که توسط ادارات پست تبعیت می‌شود، محاسبه می‌گردد. تمام هزینه‌های فوق در معرض یک مالیات اضافی ۵۰ درصدی دیگر قرار دارد و یک هزینهٔ فوق‌العاده ۲۵ درصد دیگری بر تمام بسته‌هایی که بیش از ۶۰ سانتی‌متر طول، ۴۵ سانتی‌متر عرض و یا ۲۰ سانتی‌متر ارتفاع دارند، تحمیل می‌شود. عوارض دریانوردی و سایر هزینه‌ها نیز یک مورد فوق‌العاده است. هزینه [ارسال] یک بسته بین بوشهر ـ که یک بندر همیشگی ورود بسته‌های انگلیسی است ـ و تهران، تقریباً برای هر پوند (۴۵۳ گرم) ۱ شیلینگ و ۴ دینار (پنی)! است.

برای نرخ های مربوط به ادارهٔ پست رستانت واطلاعات جزیی، نگاه کنید به راهنمای ادارهٔ پست بریتانیا.

لازم به یادآوری است که فرستادن کاتالوگ و غیره از طریق ادارات پست جنوب ایران و سرویس داخلی بسته‌های پستی ایران غیرمعقول است زیرا هزینه‌های ارسال مجدد چنان سنگین است که گیرندگان اغلب دریافت کردن آنها را انتخاب نمی‌کنند. نوشته‌های تجاری و نمونه‌های سبک ممکن است با نامه پستی از طریق روسیه

فرستاده شوند. (حداکثر وزن [این محموله‌ها] تا ۲ کیلوگرم است اما مجلدات جداگانه تا ۳ کیلوگرم نیز پذیرفته می‌شوند. این محموله‌ها نیز لازم است تا به نحو مناسبی بسته‌بندی شوند.

تلگرافات

در اینجا ارتباط مستقیم تلگرافی بین لندن و تهران به وسیله شرکت هند- اروپا وجود دارد. علاوه بر این دپارتمان تلگراف هند-اروپا، سرویس کراچی به تهران را نیز اداره می‌کند. نرخ هر کلمه تلگراف از انگلستان به ایران ۱ شیلینگ و۷ پنی است، بجز بوشهر که ۱ شیلینگ و ۱۰ پنی و بندر عباس و بندر لنگه که ۲ شیلینگ و ۱ پنی می‌باشد. تلگراف‌های تأخیری مورد پذیریش نیست. ایستگاه بی‌سیم تهران بُرد محدودی دارد و تا حدی بی‌اعتمادی به آن اثبات شده است. یک ایستگاه جدید و به روز شده موج کوتاه در آینده نزدیک در تهران راه اندازی می‌شود.

توصیه به مسافران

۱. بهترین وقت سال برای دیدار از ایران، هم از نقطه نظر بازرگانی و هم از نظر آب و هوا، بهار وپاییز است، یعنی زمانی که بازرگانان سفارشاتشان را به ترتیب برای فصل‌های بعدی زمستان و تابستان اعلام می‌کنند در طی زمستان (نوامبر تا مارس) راه‌ها در معرض بسته شدن به وسیله برف و باران قرار دارند و نرخ‌های حمل و نقل بالاتر است در حالیکه مسافرت در تابستان به ویژه درمنطقه خلیج فارس در معرض گرمای طاقت فرساست.

۲. آوردن مقدار زیادی بار و بنه غیرضروری است زیرا شمار نسبتاً زیادی از کالاهای اروپایی در تهران به دست می‌آید. وقتی بحث لباس مطرح می‌شود، مسافران باید به خاطر داشته باشند که از ژوئن تا سپتامبر (خرداد تا شهریور) در معرض گرمای بیش از حد و از نوامبر تا مارس (آذر تا اسفند) در معرض سرمای شدید قرار دارند.

۳. از نوشیدن آب بایستی خودداری کرد مگر اینکه سالم بودن آب چشمه معروف باشد. در راه‌ها در هر چند مایل می‌توان چای به دست آورد.

۴. مسافران از لندن به تهران چند راه برای انتخاب پیش رو دارند:

A. سفر با خط هوایی امپریال به بغداد و سرویس هوایی یونکرس به تهران. هزینه این مسیر ۱۰۰ پوند و زمان تعیین شده آن هفت روز است، این نزدیکترین راه است و اگر تعداد کمی چمدان حمل شود نیاز به هزینه زیاد نیست.

B. سفر با اتومبیل از طریق بیروت و دمشق به بغداد و با قطار به خانقین و از آنجا با اتومبیل به تهران. زمان این مسیر ۱۲ تا ۱۴ روز است. هزینه مسافرت این مسیر سرویس حمل و نقل نایرن[1] و ایران، به اضافه چمدان ۱۰۰ پوندی، به نسبت امتداد راه تا بیروت بین ۷۵ تا ۱۰۰ پوند است.

می‌توان از طریق دریا یا خشکی به بیروت رسید. خطوط دریانوردی میسیجری و فابرلاین[2] سرویس‌های مستقیم از مارسی تا بیروت را اداره می‌کنند و همچنین شرکت لوئید تریستینو[3] خط تریست به بیروت را در دست دارد. اکنون شرکت واگن لیتس[4] یک سرویس مستقیم از پاریس به مصر، از مسیر قسطنطنیه (استانبول) و بیروت دارد و قسمت حمص ـ بیروت ـ حیفا تحت پوشش اتومبیل قرار می‌گیرد.

C. [اداره] راه‌آهن عراق اخیراً سرویس بین بغداد به کرکوک را با قطار، کرکوک به نَصیبین را با اتومبیل (۲۶۹ مایل) و نصیبین به قسطنطنیه (استانبول) را با قطار (واگن تختخواب‌دار) ترتیب داده است. هزینه سفر از بغداد به لندن از جمله با قطار تختخواب‌دار ۶۰ پوند و زمان جدول بندی شده آن ۸ روز است. بر این اساس، هزینه سفر از لندن به تهران با ۸۰ پوند و در ۱۱ روز تمام می‌شود.

D. سفر زمینی از راه برلین، مسکو، باکو، بندر پهلوی (انزلی). هزینه این مسیر از جمله با قطار تختخواب دار ۵۰ پوند و زمان آن ۹-۸ روز است.

نکته: هزینه‌های معین شده برای ارائه دیدگاهی تقریبی از کل مخارجی است که یک مسافر درجه اول از لندن به تهران بدون بار اضافی، متحمل آن می‌شود.

مسافران از هند می‌توانند کشتی بخار کندرو یا تندرو از کراچی به مقصد یکی از بنادر خلیج فارس سوار شدند یا با قطار از کویته به دزدآب (زاهدان) بروند. در هر دو صورت مسافرت بایستی با اتومبیل ادامه یابد.

۵. در زیر فهرستی از هتل‌های اکثر شهرها ارائه می‌شود. هتل‌ها مطابق استانداردهای هتل‌های اروپا نیستند.

1. Nairn.
2. Messageries & Faber Line.
3. Lloyd Triestino.
4. Wagons-Lits.

تهران: هتل گراند، هتل استرالیا، هتل اروپا، هتل فرانسه، هتل برلینرهوف[1]. (در این هتل‌ها تعدادی از خدمتگزاران اروپایی کار می‌کنند).
اصفهان: هتل آمریکایی
همدان: هتل فرانسه
کرمانشاه: هتل بریستون
رشت: هتل متروپل، هتل اروپا
پهلوی (انزلی): هتل فرانسه، گراند هتل

در تهران یک پانسیون کامل در بهترین هتل‌ها را می‌توان حدود ۲۵ قران یا ۸ سنت در روز کرایه کرد. در جاهایی که هتل وجود ندارد اغلب مهمانخانه‌هایی یافت می‌شوند که در آنجا یک اتاق تمیز به همراه شام و صبحانه می‌توان با ۵ سنت به دست آورد. اما مسافر باید خودش رختخوابش را فراهم کند.

۶. در بیشتر مکان‌ها می‌توان ماشین را کرایه کرد، نرخ‌ها طبق فصل‌ها، رقابت و عوامل دیگر به نحو چشمگیری متغیراند اما به‌طور کل نرخ پایه از ۶ پنی تا ۱ سنت در هر مایل با توجه به نوع اتومبیل متفاوت است. کامیون‌های پستی بین شهرهای مهم‌تر حرکت می‌کنند و ظرفیت محدودی برای مسافران دارند کرایه این ماشین‌ها در هر مایل به مقدار یک پنی یا بیشتر، حساب می‌شود.

۷. برای مسافرت با سرویس‌های هوایی یونکرس نگاه کنید به قسمت V و ضمیمه IV.

۸. در شهرهای بزرگتر می‌شود درشکه کرایه کرد، نرخ عادی برای یک سفر معمولی در داخل شهر، در تهران ۲ قران یا حدود ۸ پنی (دینار) است.

۹. هیچ قواعد ویژه‌ای در خصوص ثبت مسافران بازرگانی یا ورود نمونه‌ها وجود ندارد.

۱۰. تمام مسافران بایستی دارای مجوز پلیس باشند و این جواز هنگام ورود یا خروج از شهرها باید ارائه شود. این جواز را می‌توان با مراجعه مستقیم به پلیس یا ادارهٔ کنسولی محلی به دست آورد اما در این مورد اخیر درخواست باید در زمان مناسبی صورت بگیرد.

1. Berlinerhof.

۱۱. جمعه روز تعطیل رسمی است. علاوه بر این شمار روزهای تعطیل عمومی در کل سال ۲۵ تا ۳۰ روز است و همچنین ۵ روز جشن اول سال ایرانی یعنی در آغاز ۲۱ مارس تعطیل است.

گزارش دربارهٔ وضعیت اقتصادی ایران

به‌تاریخ مارس ۱۹۳۰م/ اسفند ۱۳۰۸ش

I. مروری برسال‌های ۱۳۰۶، ۱۳۰۷ و ۱۳۰۸ش.

۱۳۰۶ (۲۱مارس ۱۹۲۷ تا ۲۰ مارس ۱۹۲۸): این سال در شرایطی آغاز شد که به سختی می‌شد آن را موفقیت‌آمیز نامید. [وضعیت] زارعان و مالکان هنوز بعد از کمبود غلات سال ۲۶-۱۹۲۵ (۱۳۰۴ش.) بهبود پیدا نکرده و قیمت تمام محصولات [کشاورزی] که بطور معمول بازاری در روسیه به دست آورده بود، کاهش یافت. تجار با توجه به مالیات تحمیلی با مشکل فزاینده‌ایی برای تأمین مالی تجاری‌شان مواجه شدند. این مالیات تحمیلی به‌طور گریز ناپذیری بر قدرت خرید مردم اثر گذاشت. شایعات نگران‌کننده‌ایی دربارهٔ ممنوعیت یا مالیات‌های اضافی بازدارنده برای واردات کالاهای لوکس که هم اکنون بخش بسیار مهمی از تجارت را تشکیل می‌دهند، وجود داشت. شدیدترین همه اینها تحریم اقتصادی روسیه بود که هنوز به‌طور رسمی جریان دارد. این بدان معنا است که جریان صادرات ایران به روسیه پیوسته محدود شده است.

در می ۱۹۳۷ (اردیبهشت ۱۳۰۶) طرح چندگانه‌ایی برای لغو مالیات ارضی و معرفی انحصارات جدید بر تریاک، تنباکو و کبریت به اضافه ۱۰ درصد مالیات بر تمام درآمدهای بیش از ۲۰۰ پوند به مجلس ارائه شد. اگرچه این طرح توسط مجلس به تصویب نرسید اما این مسئله بر احساس ناامنی رایج اضافه شد.

خوشبختانه در پاییز این سال بهبود چشمگیری در اوضاع به وجود آمد نه تنها

برداشت غلات از قرار معلوم خوب بود، بلکه یک قرارداد بازرگانی در اول اکتبر ۱۹۲۷ بین ایران و شوری منعقد شد که معاملات بازرگانی میان دو کشور را بر یک اساس بسیار رضایت بخش‌تری قرار می‌داد و تحریم معروف روسیه نسبت به واردات کالاهای ایرانی پایان یافت. در نتیجه، ارقام گمرکات ایران برای سال ۲۸-۱۹۲۷ به غیر از آنچه که مربوط به نفت است، افزایش ملایمی نسبت به سال قبل، هم از نظر واردات و هم از نظر صادرات نشان می‌داد. با این حال این ارقام در مقایسه با ارقام سال ۲۶-۱۹۲۵ یعنی قبل از آنکه تحریم‌های روسیه برقرار شود، نامطلوب بود.

سال ۱۳۰۷ (۲۱ مارس تا ۲۰ مارس ۱۹۳۹): در اوایل سال ۱۳۰۷ علائم تازه‌ایی از نگرانی و ناامیدی وجود داشت. تقاضای معمول نوروز، که لزوماً باید در سال تازه کششی در بازارها ایجاد می‌کرد، در ایجاد این کشش و مطلوبیت خود ناتوان ماند. قطع نظر از این واقعیت که سال جدید با فرار رسیدن رمضان اتفاق افتاد، شکوائیه‌ها از فقدان پول از هر سو شنیده می‌شد. از طرف دیگر وضعیت مالی دولت ایران بدون استثنا قوی بود.

اگرچه شمال ایران به دلیل پایان یافتن تحریم های روسیه می‌توانست خود را خوشبخت بداند. اما معلوم شد که حجم خریدهای روسیه ناامیدکننده است. علاوه بر این سازمان‌های بازرگانی روسیه تحت شرایط قرارداد تجاری می‌توانستند بازرگانان ایرانی را در عوضِ محصولاتِ ایرانی به خرید کالاهای روسی مجبور کنند. این کالاهای روسی [که به بازرگانان ایرانی فروخته می‌شد] معمولاً به آسانی در بازار [ایران] قابل فروش نبود و اغلب اجناس مشابه روسی که خود روس‌ها [در ایران] می‌فروختند، بازار این کالاها را تضعیف می‌کرد. دولت روسیه همچنین عملیات خرید مقدار معینی کالا از جنوب ایران آغاز کرد و کشتیرانی از بندر اُدسا به خلیج فارس، برای اولین بار بعد از جنگ اول جهانی در ژوئن ۱۹۲۸ از سر گرفته شد.

واگذاری قرارداد ساخت بخش‌های آزمایشی دو سوی پروژه راه‌آهن شمال به جنوب ایران به یک سندیکای آلمانی-آمریکایی و معرفی انحصار دولتی تریاک در جولای این سال، دو واقعه برجسته و با اهمیت بود. این اقدام اخیر ترس گسترده‌ایی در میان گروه‌های از مردم به وجود آورد که به‌طور مستقیم و غیرمستقیم از[تولید و

توزیع] تریاک بهره‌مند می‌شدند، اما وقتی آشکار شد که دولت در حال حاضر قصد مداخله بازرگانی در صادرات این کالا ندارد، حال و هوای بهتری به وجود آمد.

ارقام گمرکات این سال هم در حجم واردات و هم در [میزان] صادرات معمولی، افزایش ملایم‌تری را نشان می‌دهد درحالیکه توسعهٔ منظم محموله‌های شرکت نفت انگلیس و ایران و موفقیت‌های مورد توجه در سیاست فروششان در خارج، سود بسیار رضایت بخشی را بصورت حق‌الامتیاز برای دولت ایران تضمین می‌کرد.

۱۳۰۸ (مارس ۱۹۲۹ تا ۲۰ مارس ۱۹۳۰): این سال به‌طور کل بدترین سال تجربه شده در دراز مدت از نظر بازرگانی بود. عامل غالب، کاهش منظم ارز در بیشتر قسمت سال بوده که به همان نسبت با ناتوانی بازرگانان برای ارائهٔ قیمت در اکثر رشته‌های تجاری پیوند خورد. همچنین در نتیجهٔ تأثیرات مالیات‌بندی، کمبود محصولات کشاورزی و فروش بد صادرات، قدرت خرید مردم از قبل تا حد زیادی کاهش یافته بود. اجناس منچستر به دلیل قیمت بالایشان، به نحو محسوسی بیش از سایر اجناس از این وضعیت آسیب دیدند. روس‌ها به سرعت از این وضعیت بهره‌برداری کردند و پارچه‌های پیراهنی و گلدار آنها به بازارهای جنوب ایران، سرازیر شد؛ یعنی جایی که اجناس انگلیسی بعد از ازدست دادن اکثریت فروشش در بازارهای نواحی شمال ایران در سال‌های پیشین، هنوز در اینجا فرمانروایی داشت.

از طرف دیگر تجارت بخش صادرات نتوانست از نرخ مطلوب ارز سود زیادی کسب کند. یک سقوط کلی در قیمت‌های جهانی، تقریباً برای تمام صادرات ایران (فرش، پنبه، ابریشم، خز، پوست، صمغ، میوه و غیره) حتی قبل از سقوط وال استریت در اکتبر ۱۹۲۹م که تقاضای آمریکایی‌ها را برای فرش ایران تا حد بسیار چشمگیری کاهش داد و به‌طور نامطلوبی کل بازارهای آمریکایی و اروپایی را تحت تاثیر قرار داد، به وجودآمد. گذشته از این، خریدهای روسی به‌طور محسوسی کمتر از سال قبل بود. شرایط بازرگانی با روسیه، عمدتاً به دلیل صوری بودن [مقدرات بازرگانی] و محدودیت تحمیلی دولت شوروی و نیز ماهیت کالاهای ارائه شده در مقابل صادرات ایران، از بد به بدتر تمایل یافت. رقابت میان صادرکنندگان نیز منجر به سودهای بسیار کمتر شد که از تجارت تریاک به دست می‌آمد.

داد و ستد در بوشهر، شیراز و اصفهان، مخصوصاً در طی تابستان به دلیل شورش

ایلات و بسته بودن راه اصلی بوشهر در طی چند ماه در یک دوره بد بود. ناامنی مانع جمع‌آوری محصولات شد و [حمله] ملخ هم در کرمان و هم در فارس موجب آشفتگی شد.

هنوز به پایان سال نرسیده قیمت ارز به شدت کاهش یافت و در نتیجه تجارت بخش واردات به یک توقف تقریبی رسید. زمانی که دولت در این مسئله مداخله کرد نرخ ارز به زودی به قیمت ۶۰ [ریال] ثابت شد. اما این نرخ چنان از توازن خارج شد که برای انجام فعالیت به صادرکنندگان پرداخت نمی‌شد. نتیجه این شده است که در اینجا هیچ فروشنده ارز وجود ندارد و بانک‌ها خودشان در غیاب وثیقه فروش‌شان را به حداقل رساندند. بنابراین شمار زیادی از واردکنندگان در مواجه با سفته‌ها خودشان را در وضعیت ناگوار و بسیار سختی یافتند.

از راه‌آهن شمال به جنوب ایران بخش‌های آزمایشی زیر کامل شده است: از بندر شاه (بندر ترکمن) در دریای خزر تا غرب علی‌آباد در پای [رشته کوه] البرز (۱۲۸ کیلومتر) و از بندر شاپور در خلیج فارس تا شمال دزفول (۲۵۰کیلومتر).

II. مالیه

نکته: ارقام نقل شده در گزارش سال ۱۹۲۷م/ ۱۳۰۶ برای درآمد و هزینه‌ها، به اصطلاح، بودجه کلی ایران را نشان می‌داد. اما این بودجه کلی شامل اقلام مهم درآمدهای به دست آمده از انحصار قند و شکر که برای ساخت راه‌آهن تخصیص داده شده، نمی‌شود. همچنین شامل مالیات راه نیست که تنها نیمی از آن به اداره راه پرداخت شده و تراز بودجه وزارت‌خانه‌های مسئول آموزش وپرورش بهداشت عمومی در حال افزایش یافتن است. همچنین این موارد شامل اقلام متفرقهٔ کوچک درآمد و هزینه‌ها نیست. در این گزارش تلاش شده تا فقدان یک بودجه منسجم آماده شده به وسیله وزارت مالیه ایران، جبران شود. هرچند ارقام ذکر شده زیر تضمینی نیست اما این ارقام از قابلیت نهایت جامعیت برخوردار بوده و به‌طور کل تصویر بسیار دقیقی از وضعیت مالی ایران آنگونه که در سال‌های اخیر به اثبات رسیده، در دسترس قرار می‌دهد.

A. وضعیت مالی در ۲۰ مارس ۱۹۳۰م/ ۱ فروردین ۱۳۰۹

تراز کلی خزانه		بدهی عمومی				
A. به‌قران	قران	بدهی صندوق		پنی	شلینگ	پوند
بودجه‌های عمومی	۱۷۶/۲۳۸/۳۰	وام سال	۱۹۱۱	۳	۱۸	۱/۱۲۴/۴۱۴
وجوه امانی		وام‌دولت‌بریتانیا	۱۹۱۲	۰	۰	۱۴۰/۰۰۰
بودجه راه‌آهن	۵۹/۶۳۹/۵۰۹/۹۵	وام دولت‌بریتانیا	۱۹۱۳	۰	۰	۲۰۰/۰۰۰
(حساب جاری)		وام دولت‌بریتانیا	۱۹۱۳	۰	۰۰۰	۱۰۰/۰۰۰
بودجه راه‌آهن	۳۲/۲۹۲/۰۰۰/۰۰	(فارس)				
(حساب سپرده)		وام‌دولت‌بریتانیا	۱۹۱۴	۰	۰	۵۰/۰۰۰
بودجهٔ راه‌ها	۷/۵۰۵/۱۱۵/۱۰	(کرمان)				
مستمری‌ها	۳/۶۰۳/۴۲۸/۱۵					
(حساب جاری)						
مستمری	۷/۶۶۳/۰۳۸/۰۰					
(حساب سپرده)						
سایر وجوه امانی	۶/۲۷۷/۹۵۲/۵۵					
وجوه ذخیره	۶/۵۵۸/۴۱۲/۲۰					
جمع	۱۲۳/۷۵۴/۸۴۴/۲۵	جمع		۳	۱۸	۱/۶۱۴/۴۱۴

با محاسبه هر پوند ۶۰ ریال = ۲/۰۶۲/۴۳۰/۱۴/۹

دومیلیون و شصت‌ودو هزار و چهارصدوسی پوند و چهارده شیلینگ و نه پنی)

				قرض کوتاه‌مدت			قران
				بانک‌ملی (اعتبار بانکی)			۱۸/۸۷۶/۷۸۶/۳۰
				بانک ملی (پول تنباکو)			۶/۰۰۰/۰۰۰/۰۰
				بانک ملی (شهرداری)			۴۷۵/۰۰۰/۰۰
	d	s	£ (پوند)				۲۵/۳۵۱/۷۸۶/۳۰
B. به پوند استرلینگ	۰	۱۰	۱/۸۱۴/۰۰۰		پنی	شلینگ	پوند
وجوه ذخیره (از				بامحاسبهٔ هر۶۰ قران ۱ پوند	۵	۱۵	۴۲۲/۵۲۹
حق‌الامتیاز نفت)				مانده بستانکار	۷	۶	۱/۹۵۱/۹۰۷
بودجه‌های مخصوص	۰	۱۳	۱۱۲/۳۴۹				

			(از بودجه راه‌آهن)		
			C. به دلار	۳۵۰/۶۳	دلار
			بااحتساب هر ۵ دلار	۶ ۲	۷۰ پوند
			۱ پوند		
۳/۹۸۸/۸۵۱ ۰ ۳		جمع (پوند)	جمع (پوند)	۳/۹۸۸/۸۵۱ ۰ ۳	

در بالا خواهیم دید که وضعیت مالی ایران بسیار سیال است، مجموع دارایی‌ها در ۲۰ مارس ۱۹۳۰ بیشتر از کل بدهی‌ها است که حدود دو میلیون پوند استرلینگ می‌رسد. این تعادل بودجه، نتیجه آن است که دولت بخش بزرگی از درآمدهایش را برای اهداف ویژه کنار می‌گذارد. نخست؛ درآمدهای انحصار قند و شکر که سالانه حدوداً به یک میلیون پوند استرلینگ می‌رسد از سال ۱۹۲۵ تا ۲۹–۱۹۲۸ که ساخت راه‌آهن به‌طور جدی شروع شد، امکان یافت تا انباشت شود دوم؛ حق امتیاز نفت که در چهار سال گذشته به‌طور متوسط به یک میلیون پوند استرلینگ رسیده، در لندن در ارتباط با عرضهٔ پیشنهادی یک طلای استاندارد کنار گذاشته شده است.

B. درآمدها

منابع اصلی درآمدها	۲۸–۱۹۲۷ (قران)		۲۹–۱۹۲۸ (قران)
گمرکات			
a. عادی	۸۹/۹۱۰/۸۵۲		۱۱۱/۶۹۶/۹۰۹
b. انحصار قندوچای (خالص)	۶۰/۹۰۱/۹۲۳		۶۴/۳۳۴/۵۶۰
c. مالیات راه	۴۰/۱۳۱/۶۹۱		۳۶/۱۶۴/۳۷۵
d. مالیات [پوست] بره	۳۰۸/۸۴۰		۲۷۷/۹۳۶
جمع	۱۹۱/۲۵۳/۳۰۶		۲۱۲/۴۷۳/۷۸۰
جمع	۱۹۱/۲۵۳/۳۰۶		۲۱۲/۴۷۳/۷۸۰
حق‌الامتیاز شرکت نفت ایران ـ انگلیس	۱/۴۸۸/۳۹۲ پوند		۵۹۶/۸۵۵ پوند
با احتساب هر پوند ۴۹/۲۵ریال	۷۳/۳۰۳/۳۰۶	بااحتساب هر پوند ۴۸/۰۳ریال	۹۴۶/۶۶۶/۹۴۶
مالیات مستقیم (بر	۴۷/۰۱۷/۷۲۱		۴۹/۸۳۹/۳۰۱

مستغلات، محصولات، دام زنده و وسایل نقلیه)			
پست و تلگراف	۱۳/۵۴۸/۳۹۱		۱۲/۲۰۱/۰۱۶
تنباکو	۱۳/۴۱۴/۸۵۴		۱۴/۲۵۸/۸۶۰
تریاک	۱۳/۳۱۹/۴۶۵		۱۶/۷۵۴/۹۶۸
اراضی خالصه	۶۹۱/۷۹۸/۶۹۱		۲۱/۷۱۰/۵۱۸
مالیات و سایر مالیات‌های غیرمستقیم	۶/۱۴۲/۷۸۰		۸/۲۲۵/۲۰۹
خلاصه تمام منابع درآمد			
[درآمدهای] عادی	۲۰۵/۷۱۴/۸۷۷		۲۴۸/۸۸۸/۴۷۸
حق‌الامتیاز شرکت نفت ایران ـ انگلیس	۷۳/۳۰۳/۳۰۶		۲۸/۶۶۶/۹۴۶
انحصار قند و چای (خالص)	۶۰/۷۸۳/۰۹۳		۶۴/۳۳۴/۵۶۰
مالیات راه	۴۰/۱۳۱/۶۹۱		۳۶/۱۶۴/۳۷۵
سایر موارد	۸/۲۵۶/۶۴۵		۱۴/۶۷۸/۴۹۱
جمع کل	۳۸۸/۱۸۹/۵۹۲		۳۹۲/۷۲۲/۸۵۰
با احتساب هر پوند ۴۹/۲۵ قران	۷/۸۸۲/۰۲۲ پوند	با احتساب هر پوند ۴۸/۰۳ریال	۸/۱۷۶/۸۲۴ پوند

مجموع درآمدهای کشور در سال ۲۹–۱۹۲۸ به میزان ۴/۶ میلیون قران یا ۱/۲ درصد افزایش یافت. درآمد عادی گمرکات در این سال ۲۱/۷ میلیون قران بیشتر بود در حالیکه [درآمد] انحصار قند و شکر نیز به دلیل ارائه تعرفه جدید در ۱۰ می ۱۹۲۸، به ۳/۴ میلیون قران بیش از سال قبل رسید. شایان ذکر است که در کل مجموع درآمدهای گمرکات، بیش از ۵۰ درصد عایدات کشور را تشکیل می‌دهد. علاوه بر این حق‌الامتیاز نفت از ۱/۴۸۸/۳۹۲ پوند در سال نخست، به ۵۹۶/۸۵۵ پوند در دومین سال تحت بررسی کاهش یافت اما بار دیگر به رقم ۱/۲۵۰/۰۰۰ میلیون پوند رسیده است.

C. هزینه‌ها

موارد اصلی هزینه‌ها

	۱۹۲۷-۲۸	۱۹۲۸-۲۹
کارهای عمومی ـ کشاورزی و بازرگانی		
a. راه‌آهن شمال به جنوب	۸/۱۶۸/۴۵۹	۱۱۹/۵۴۹/۳۵۳
b. راه‌ها	۲۰/۱۸۰/۲۲۱	۲۶/۴۲۷/۵۷۶
c. کشاورزی بازرگانی و کارهای متفرقه عمومی	۷/۱۲۳/۷۹۰	۹/۴۶۳/۰۰۵
جمع	۳۵/۴۷۲/۴۷۰	۱۵۵/۴۳۸/۹۳۴
وزارت جنگ	۹۸/۷۸۹/۰۳۳	۱۱۱/۹۱۸/۱۰۴
به‌اضافه [هزینه] محافظان راه	۵/۵۸۰/۰۰۰	۱۲/۰۱۱/۵۹۹
وزارت مالیه	۳۸/۱۷۷/۳۱۹	۳۴/۹۸۲/۹۵۶
وزارت داخله (کشور)	۲۰/۴۰۴/۹۴۶	۲۵/۴۱۶/۸۷۷
به‌اضافه [هزینه] اداره بهداشت	۳/۴۲۵/۷۵۰	۳/۶۳۵/۰۶۴
پست و تلگراف	۱۵/۹۴۴/۲۶۰	۲۱/۹۲۳/۹۴۳
شهرداری‌ها	۱۵/۷۱۸/۶۷۱	۲۰/۰۹۶/۱۲۱
معارف	۱۱/۴۴۵/۹۵۵	۱۷/۷۶۳/۲۵۵
بدهی‌های عمومی	۸/۱۶۶/۴۶۸	۸/۲۲۵/۱۷۵
وزارت خارجه	۶/۷۰۷//۲۱۰	۹/۰۷۶/۳۹۹
وزارت عدلیه و ثبت اسناد	۵/۴۴۶/۰۹۸	۱۳/۷۴۲/۵۷۵
خلاصه		
بودجه کلی	۲۲۹/۶۴۸/۶۲۳	۲۷۵/۴۳۷/۰۹۰
انحصار قند و شکر (تعیین شده برای بودجه راه‌آهن)	۸/۱۶۸/۴۵۹	۱۱۹/۵۴۸/۳۵۲
مالیات راه	۳۹/۳۲۸/۳۰۹	۴۸/۷۴۹/۸۵۳
متفرقه	۴/۸۷۹/۱۸۹	۷/۹۷۲/۴۲۹
جمع هزینه‌ها	۲۸۲/۰۷۹/۱۸۹	۴۵۱/۷۰۷/۷۲۵

در سال دوم، افزایش هزینه‌ها بالغ بر ۱۶۹/۷ میلیون قران بود که بیشتر آن یعنی ۱۱۱/۴ میلیون قران برای ساخت راه‌آهن و ۱۳/۲ میلیون قران بـرای وزارت جـنگ، ۸/۳ میلیون قران برای وزارت عدلیه، ۶/۳ میلیون قران برای وزارت راه، ۶/۲ میلیون قران برای آموزش و پرورش (معارف)، ۶ میلیون قران وزارت پست و تلگراف، ۴/۳ میلیون قران برای شهرداری‌ها و ۲/۳ میلیون قران برای وزارت خـارجـه اخـتصاص یافت.

در سال ۲۸–۱۹۲۷م/ ۱۳۰۶ش. اضافه درآمد نسبت به هزینه‌ها بالغ بـر ۱۰۶/۱ میلیون قران بود، حق‌الامتیاز پرداختی نفت در این سال، در مرحله اول دست نخورده باقی مانده بود و تنها هزینهٔ بسیار اندکی برای راه‌آهن متحمل شده بودند. از طـرف دیگر در سال ۲۹–۱۹۲۸ به خاطر اینکه مبالغ بزرگی برای راه‌آهن هزینه شده بـود، هزینه‌ها تا ۵۹ میلیون قران از درآمدها فراتر رفت. با این حال درآمدهای جمع‌آوری شده از انحصار قند و شکر بیش از کل هزینه‌های صرف شده برای راه‌آهن تاکنون را پوشش داده است. همچنین درسال‌های ۲۸–۱۹۲۷ و ۲۹–۱۹۲۸ مـازاد درآمـدهای عادی بیش از مخارج معمولی بود.

D. نرخ ارز: ارقام زیر میانگین ماهیانه نرخ ۱ پوند استرلینگ در برابر قـران در طی دو سال گذشته بود:

۱۹۲۸		۱۹۲۹
۴۷/۶۲	ژانویه (دی)	۴۹/۱۵
۴۷/۳۷	فوریه (بهمن)	۵۰/۶۵
۴۶/۷۵	مارس (اسفند)	۵۱/۷۵
۴۶/۰۰	آوریل (فروردین)	۵۳/۶۲
۴۶/۱۲	می (اردیبهشت)	۵۳/۸۷
۴۶/۶۲	ژوئن (خرداد)	۵۴/۲۵
۴۷/۶۰	جولای (تیر)	۵۵/۰۰
۴۸/۸۷	آگوست (مرداد)	۵۵/۲۵
۴۸/۱۸	سپتامبر (شهریور)	۵۵/۶۳
۴۸/۰۸	اکتبر (مهر)	۵۷/۸۶
۴۸/۳۵	نوامبر (آبان)	۶۰/۳۰

۴۹/۰۵	دسامبر (آذر)	۵۹/۸۰
۴۷/۵۵	میانگین کل سال	۵۴/۷۶

اگرچه [قیمت] نقره از سال ۱۹۲۱ به‌طور پیوسته کاهش یافته اما تا دو سال پیش ارزش پول ایران بین ۴۵ و ۴۸ قران به ازای یک پوند حفظ گردید. این مسئله ناشی از این واقعیت بود که تراز بازرگانی کشور از جمله محموله‌های نفتی که سود خالص قابل توجهی به صورت حق‌الامتیاز برای دولت ایران با خود می‌آورد، مثبت بود. با این حال در سه سال گذشته این حق‌الامتیاز که به صورت پوند استرلینگ در لندن پرداخت می‌شد و معمولاً در صورت نیاز به ایران منتقل می‌گردید، در لندن باقی مانده است. در نتیجه حدود ۳،۰۰۰،۰۰۰ پوند در ستون بستانکاری تراز بازرگانی نگهداری شده است. علاوه بر این دولت ایران ۲،۰۰۰،۰۰۰ پوند را به منظور تأمین هزینه وسایل راه‌آهن در خارج، به جای سفارش وارادات از اندوخته استرلینگ خود، خریداری کرده و تمایل دارد این اندوخته را به منظور معرفی یک معیار طلا، دست نخورده باقی بگذارد. همچنین تجارت بخش صادرات در سال ۱۹۲۹ بسیار بد بود. تحت این شرایط، تقاضا برای ارز، از عرضه آن بسیار فراتر رفت و نرخ ارز پوند که در مارس ۱۹۲۸، ۴۶ قران و در دسامبر ۴۹ قران بود، در نوامبر ۱۹۲۹ به ۶۲ قران رسید که در طی ۱۲ ماه ۲۶/۵ درصد افزایش داشت. قیمت ارز بعد از آن که در دسامبر به ۵۸/۷۵ قران کاهش یافت، بار دیگر به سرعت افزایش یافت و در ۲۸ ژانویه ۱۹۳۰ به بالاترین حد خود یعنی ۷۰ قران رسید. بعد از این بار دیگر به ۶۵ قران کاهش یافت به گونه‌ایی که دارندگان ارز تلاش کردند تا آن را بفروشند.

در این مرحله دولت تصمیم گرفت تا روند کاهش [ارزش] قران را کنترل کند و در ۲۴ فوریه مجلس طرحی را تصویب کرد که به موجب آن تمام معاملات با ارزهای خارجی در انحصار دولت اعلام کرد. اخیراً کمیسیونی برای تثبیت نرخ ارز تعیین شده که در هنگام نوشتن این مطلب قیمت ارز در ۶۰ قران ثابت مانده ـ در نقطهٔ اوج حدود ۹۰ قران بود ـ و کمیسیون دیگری هم برای کنترل فروش ارز تحت ریاست مدیر آلمانی بانک ملی تشکیل شده است. بانک‌های خاصی اجازه دارند تا تحت ضوابطی که توسط هیأت نظارت منتشر می‌شود، برای اهداف واقعی مشخص، ارز بفروشند. با این حال فهرستی از اجناس وجود دارد (این فهرست در ضمیمه شماره IV این گزارش نقل شده) که برای آنها، ارز خارجی تنها با اجازه خود

کمیسیون نظارت می‌تواند واگذار شود. باید یادآوری کرد که این اجناس یا کالاهای لوکس‌اند و یا کالاهایی هستند که به عنوان رقیب تولیدات داخلی تلقی می‌شوند. هنوز معلوم نیست که هدف دولت برای محدود کردن واردات این کالاها تا چه حدی است. اما شرکت‌های انگلیسی قبل از بارگیری هر یک از این کالاها به سوی ایران باید به خوبی اطمینان پیدا کنند که گیرندگان می‌توانند ارز خارجی کافی برای پرداخت وسایل به دست آورند. بنابراین اظهار ناتوانی برای انجام آن ممکن است به عنوان بهانه‌ایی برای نرساندن کالاهای ارسالی تلقی شود.

در هنگام نوشتن این گزارش، تجارت بخش واردات کاملاً زمین‌گیر است. ارزیابی توانایی دولت برای تثبیت قیمت ارز با یک نرخ تصنعی، مشکوک به نظر می‌رسد. قیمت اجناس پنبه‌ایی منچستر و روسیه در بازار تهران تا ۳۰ درصد افزایش یافته در حالی که قیمت کالاهای لوکس ۳۵ تا ۴۰ درصد ترقی کرده است. به هر حال این بحران به آب کردن ذخایر انبارها کمک می‌کند و در نتیجه اندکی فضا را بهتر می‌کند. اما این امر از جهتی دیگر برای وضعیت تاریک امور، مایه تسلی ضعیفی است.

E. **بانکداری.** وضعیتی مانند آنچه که دو بخش از این گزارش تحت عنوان «وضعیت کلی بازارگانی» تشریح شد. احتمالاً در روش معمولی برای نرخ‌های بالای بهره و اعتبارات محدود ضرورت دارد. اما به دلیل مشکل به کارگیری سرمایه و افزایش رقابت میان بانک‌ها این مورد دشوار است. وام‌هایی با بهره ۸٪ برای مشاغل عادی، به دلیل ریسک‌هایی که در پی دارد، غیرمنطقی به نظر نمی‌رسد.

بانک‌ها در غیاب هر گونه زمینه‌های سرمایه‌گذاری محلی، عملاً خودشان را به معاملات بانکی خالص محدود می‌کنند. تورم و در نتیجه ارزانی پول که در نرخ‌های پایین [بهره] انعکاس یافته، به [دریافت] سپرده‌های ثابت توسط بانک‌هایی که به‌طور اساسی‌تری تأسیس شده‌اند، امکان داد. بانک شاهنشاهی ایران که در سال ۱۹۲۹ برای سپرده‌های ۱۲ ماهه ۳ درصد و برای سپرده‌های ۶ ماه ۲/۵ درصد سود پرداخت می‌کرد، این نرخ سود را در دسامبر این سال به ترتیب به ۲/۵ درصد و ۲درصد و درست هم اکنون به ۲ درصد و ۱ درصد کاهش داده و برای حساب‌های جاری نیز هیچ بهره‌ایی پرداخت نمی‌شود.

بانک شاهنشاهی ایران قدیمی‌ترین بانک ایران [ست] که ۴۰ سال پیش طی یک

فرمان و امتیازنامه‌ایی از سوی حکومت ایران، تأسیس شد. این بانک در طی این مدت به‌طور کامل با امور مالی دولت ایران ارتباط داشته و در مجموع نقش مهمی در توسعهٔ اقتصادی کشور بازی کرده است. این بانک حق‌الامتیاز سالانه‌ایی از سود ثابت به دولت ایران می‌پردازد. بانک شاهنشاهی علاوه بر ۲۶ شعبه‌ایی که در ایران دارد، یک شعبه در بمبئی، دو شعبه در عراق و دفتری در لندن دارد.

بانک ملی در سال ۱۹۲۷م/ ۱۳۰۶ش. با سرمایه اندکی که توسط دولت ایران تهیه شده تأسیس گردید. این بانک یک دفتر مرکزی در تهران و ۱۵ شعبه در ایالات دارد. اگر چه هدف این بانک اساساً تشویق کشاورزی، صنعت و بازرگانی بود اما فعالیت‌هایش تا کنون به این مورد آخری محدود بوده است. با این حال دولت در نظر دارد حدود ۱۰۰/۰۰۰ پوند به سرمایه این بانک اضافه کند بنابراین بانک ملی باید بخش ویژه‌ایی را به هدف حمایت از توسعهٔ کشاورزی راه اندازی کند.

بانک روسیه که عمدتاً [فعالیت‌های آن] به تأمین امور مالی بازرگانی روسیه و ایران محدود می‌شود، ۱۱ شعبه در ایران و عمدتاً در مناطق شمالی دارد. این بانک همچنین شعباتی در تهران، همدان و اصفهان دارد. علاوه بر این به خاطر توسعهٔ اخیر بازرگانی روسیه در جنوب ایران شعبه‌ای در شیراز افتتاح شده است.

بانک عثمانی شعباتی در تهران، همدان و کرمانشاه دارد که عمدتاً با ترانزیت بازرگانی عراق با ایران ارتباط دارند.

بانک پهلوی یا اتو بانک تحت نظارت مدیر خزانه‌داری و برای نیروهای مسلح است و بودجهٔ مستمری ارتش به عنوان سرمایه تشکیل آن پرداخت شده است. این بانک عمدتاً در زمینه برات‌های داخلی و مساعده‌های پولی در مورد دارایی غیرمنقول که تا کنون اجازه آن به بانک‌های خارجی داده نشده، فعالیت می‌کند.

F. پول رایج: در پی سقوط قیمت نقره در بازار، دولت ایران تصمیم گرفته تا طلا را به عنوان معیار پول رایج معرفی کند. طبق مصوبه‌ایی که در ۱۹ مارس ۱۹۳۰ در مجلس تصویب شد. ارزش معیار پول جدید، ریال طلا خواهد بود که هر ریال به ۱۰۰ دینار تقسیم می‌شود. سکه‌های زیر پول رایج قانونی خواهد بود:

[سکه‌های] طلا: یک پهلوی که دقیقاً برابر با یک پوند انگلیسی و به ارزش ۲۰ ریال است؛ و سکه نیم پهلوی.

[سکه‌های] نقره: شامل سکه‌های نیم ریالی، ۱ریالی، ۲ ریالی و ۵ ریالی است.
[سکه‌های] نیکل: شامل سکه‌های ۵، ۱۰و ۲۵ دیناری است.
[سکه های] مسی: شامل سکه‌های ۱ و ۲ دیناری است.

سکه‌های نقره که گفته می‌شود حدود ۶۰۰میلیون از انواع واحدهای مختلف آن در کشور وجود دارد، برای مدتی همانند ریال نقره تحت حمایت قانونی خواهند بود؛ به عبارتی دیگر این سکه‌ها تحت شرایطی خاص قابل معاوضه با طلا خواهند بود. نرخ تسعیر هنوز مشخص نیست اما به نظر می‌رسد در صورتی که دولت پیشنهادِ حفظِ نرخِ قران ـاسترلینگ در سطح کنونیِ ۶۰ قران به یک پوند را بنماید، با این نرخ، ۳ قران معادل ۱ ریال نقره خواهد بود. دولت این هدفِ از رواج انداختن تمام قران‌های باقی مانده در گردش تا اول ۲۱ مارس۱۹۳۲ و خرید این سکه‌ها به ارزش شمش آنها را پذیرفته است.

این اقدام دست نیافتنی است و هزینهٔ فراهم آوردن آن برای دولت بسیار سنگین می‌باشد. ثابت کردن اندوخته طلا که به‌طور گسترده با شرایط کل منابع سرمایه ایران پیوند یافته، ممکن است پیامدهای جدیی در تجارت ایران و به‌طور کل در اقتصاد ملی داشته باشد.

III. بازرگانی

A. تراز بازرگانی: تراز بازرگانی خارجی ایران در سال ۲۹ـ۱۹۲۸در مقایسه با سال قبل به شرح زیر است:[1]

	۱۳۰۶(۲۸-۱۹۲۷)	۱۳۰۷(۲۹-۱۹۲۸)	افزایش یا کاهش
واردات	به‌قران و پوند استرلینگ		٪
مال‌التجاره	۷۷/۳۷۳/۱۹۳ قران	۷۵۸/۱۴۶/۳۷۱ قران	۱/۹-
	(۱۵/۷۰۲/۹۸۹) پوند	(۱۵/۷۸۴/۸۵۱) پوند	۰/۵+
شمش و مسکوک	۳۴/۰۶۱/۱۸۰ قران	۶۱/۷۱۹/۰۸۴ قران	۸۱/۲+
	(۶۹۱/۵۹۷) پوند	(۱/۲۸۵/۰۱۰) پوند	۸۶+

۱. جدول زیر بر اساس ارقام صادرات نفت که توسط شرکت نفت انگلیس ـ ایران تهیه شده استوار است. در ضمیمه شمارهٔ V بر اساس گزارش‌های منتشر شده توسط مسئولین گمرکات ایران تنظیم شده است.

جمع	۸۰۷/۴۲۳/۳۷۳ قران	۸۱۹/۸۶۵/۴۵۵ قران	+۱/۵
	(۱۶/۳۹۴/۵۸۶) پوند	(۱۷/۰۶۹/۸۶۱) پوند	+۱/۴
صادرات			
نفت	۷۹۷/۲۳۴/۸۰۰ قران	۸۹۲/۲۳۴/۴۰۰ قران	+۱۱/۹
	(۱۶/۱۷۸/۵۰۹) پوند	(۱۸/۵۷۶/۶۰۶) پوند	+۱۴/۷
صادرات غیرنفتی	۴۶۳/۱۳۸/۰۵۴ قران	۴۸۰/۰۵۳/۶۹۲ قران	+۳/۶
	(۹/۴۰۳/۸۱۸) پوند	(۹/۹۹۴/۸۷۲) پوند	+۶/۳
جمع	۱/۲۶۰/۳۷۲/۸۵۴	۱/۳۷۲/۲۸۸/۰۹۲	+۸/۹
	(۲۵/۵۹۱/۳۲۷) پوند	(۲۸/۵۷۱/۴۷۸) پوند	+۱۱/۶
کل بازرگانی (شامل مال‌التجاره،	۲/۰۶۷/۸۰۶/۲۲۷	۲/۱۹۲/۱۵۳/۵۴۷	+۶/۰
شمش و مسکوک)	(۴۱/۹۸۵/۹۱۳) پوند	(۴۵/۶۴۱/۳۳۹) پوند	+۸/۷
مازاد صادرات بر واردات	۴۵۲/۹۳۹/۴۸۱ قران	۵۵۲/۴۲۲/۶۳۷ قران	+۲۲/۰
	(۹/۱۹۶/۷۴۱) پوند	(۱۱/۵۰۱/۶۱۷) پوند	+۲۵/۰

نرخ تبدیل ارز برای سال ۲۸–۱۹۲۷: ۱ پوند معادل ۴۹/۲۵ قران
نرخ تبدیل ارز برای سال ۲۹–۱۹۲۸: ۱ پوند معادل ۴۸/۰۳ قران

چنانکه می‌بینم واردات عملاً ثابت باقی مانده در حالیکه افزایش اندکی در صادرات معمولی صورت گرفته است. افزایش ارزش صادرات نفت، ناشی از افزایش صادرات محموله‌های سنگین‌تر [نفتی] نیست بلکه ناشی از[افزایش صادرات] بیشتر بنزین و نفت سفید آماده بارگیری است که اخیراً در نتیجه بهبودِ عمل پالایش به وسیله شرکت نفت انگلیس ایران در آبادان صورت گرفته است. و همچنین در نتیجهٔ بازیافت گازی است که به اجزای سبک‌تر نفت خام شرکت اضافه شده است. (ارزیابی این صادرات نفت توسط شرکت نفت بر اساس میانگین ارزش توافقی میان گمرکات ایران و شرکت صورت گرفته است)

مقامات [کشور] اکنون نیاز به گنجاندن محموله‌های نفتی شرکت نفت انگلیس ـ ایران در تراز بازرگانی ایران به صورت گنجاندن حق‌الامتیاز پرداختی به دولت و مبالغی که سالانه توسط شرکت نفت در ایران در تراز پرداخت‌های بین‌المللی کشور هزینه می‌شود، را تأیید می‌کنند. این موارد حداقل در هفت سال اخیر مورد توجه ایران بوده است.

B. واردات (کل):

واردات ایران در طی سال‌های ۲۸ـ۱۹۲۷ و ۲۹ـ۱۹۲۸ در مقولات زیر قابل تقسیم است:

	وزن به‌من		ارزش به‌قران	
	۱۹۲۷-۲۸	۱۹۲۸-۲۹	۱۹۲۷-۲۸	۱۹۲۸-۲۹
دام زنده	۷۳۶/۹۱۷	۹۸۰/۴۲۰	۲/۶۳۹/۲۱۸	۱۸۷/۸۷۶/۳۴۵
غذا و مشروبات	۳۷/۹۷۵/۶۹۶	۳۶/۸۷۹/۷۰۰	۱۸۱/۳۸۵/۷۸۲	۷۴/۴۷۰/۲۷۳
مواد خام و کالاهای نیمه ساخت	۳۶/۳۰۰/۴۲۷	۴۰/۶۲/۴۱۸	۶۷/۰۰۴/۴۲۰	۴۹۳/۲۴۳/۷۴۳
کالاهای ساخته شده	۲۶/۴۵۵/۰۹۴	۳۰/۸۳۱/۸۳۰	۵۲۲/۳۴۲/۷۷۳	۶۱/۷۱۹/۰۸۴
فلزات گرانبها و مسکوکات طلا و نقره	۵۷/۹۷۶	۹۶/۹۲۸	۳۴/۰۶۱/۱۸۰	
جمع	۱۰۱/۵۲۶/۱۱۰	۱۰۸/۸۵۱/۲۹۶	۸۰۷/۴۳۳/۳۷۳	۸۱۹/۸۶۵/۴۵۵

اگر چه واردات مال‌التجاره سال ۲۹ـ۱۹۲۸ در صورت محاسبه با قران، در مقایسه با سال قبل ۱/۹ درصد کاهش داشته اما در صورتی که با پوند استرلینگ محاسبه شود، این مال التجاره افزایش اندکی از ۱۵/۷ به ۱۵/۷۸ میلیون پوند را نشان می‌دهد. ارزش واردات در سال ۲۷ـ۱۹۲۶، ۱۶/۰۵ میلیون پوند و در سال ۱۴ـ۱۹۱۳، ۱۱/۵ میلیون پوند بود. افزایش چشمگیری در واردات شمش و مسکوک از ۳۴ به ۶۱/۷ میلیون قران صورت گرفت که گواه رفاه اقتصادی کشور است. بطور کلی واردات بر اساس واحد قران ۱/۴ درصد و بر اساس پوند استرلینگ ۴/۱ درصد افزایش یافت.

ماهیت واردات: کالاهای پنبه‌ای، قند و چای، روی هم رفته هنوز ۵۰ درصد کل مال‌التجاره وارداتی را تشکیل می‌دهند. این اقلام، کالاهای وارداتی هستند که عمدتاً مورد تقاضای زارعان ایرانی‌اند و شاخص باارزشی از قدرت خرید آنها را به دست می‌دهد. [این که قدرت خرید مردم] چه اندازه پایین آمده از روی این واقعیت می‌توان استنباط کرد که طبق ارقام گمرکات ایران سرانه واردات این کالاهای اصلی تنها در طی سال گذشته در خصوص اجناس پنبه‌ای بالغ بر ۱۰ شلینگ و در مورد قند

۴ شلینگ و ۵ پنی و در خصوص چای ۳ شلینگ و ۲/۵ پنی بود. البته باید یادآوری کرد که در همین مدت مقدار زیادی کالا به داخل کشور قاچاق شده و به مقدار کمی هم به صورت قاچاقی صادر شده است، به ویژه در مورد «کالاهای انحصاری» یعنی قند و چای.

از انواع منسوجات و پارچه‌های وارداتی در طی سه سال منتهی به مارس ۱۹۲۹، پارچه‌های خالص پنبه‌ای، نخ پنبه و پاچه‌های پشمی خالص، اکنون پایین‌تر از سطح سال ۲۷ـ۱۹۲۶ است. درحالیکه پارچه‌های ابریشم مصنوعی و پر زرق و برق، در همان سطحی که بود، باقی مانده است. در نتیجهٔ افزایشِ استاندارد زندگی طبقات بالای [جامه]، افزایشی در [واردات] پارچه‌های مخلوط پنبه و پشم، البسه و اجناس خرازی (از جمله آهن‌آلات) و به خصوص در مورد آنچه که به پوشاک مرتبط است، صورت گرفته است. واردات وسایل نقلیه و نفت در همین دوره بیش از حد افزایش یافته است. نوسان واردات ماشین‌آلات، ابزارآلات، میخ، میخ‌های پرچ و غیره تا حد زیادی وابسته به توسعهٔ برنامه‌های شرکت نفت انگلیسی ایران است. واردات تولیدات آهنی و فولادی رو به افزایش است درحالیکه واردات آهن و فولاد به صورت شمش و ورق، صورت عکس دارد.

واردات از امپراتوری بریتانیا (به غیر از هند)

واردات بریتانیا[1] به ایران در طی چهار سال گذشته [به ترتیب] به ارزش ۲۴۹/۹، ۱۸۵/۷، ۲۳۶/۶ و ۱۵۷ میلیون قران بوده که بیانگر ۲۸/۳ درصد، ۲۳/۶ درصد، ۲۹/۳ درصد و ۱۹/۱ درصد از کل واردات کشور است. در طی سال گذشته، کاهش واردات از انگلستان بالغ بر ۷۹/۶ میلیون قران (۳۳/٪ درصد) بود و یا اگر بخواهیم واردات شمش و مسکوک را حذف کنیم ۷۴/۴ میلیون قران بوده است. این کاهش به‌طور کلی، نه تنها به حجم [کالاها] بلکه بر تعداد بیشتری از واردات انگلیسی به ایران اثر گذاشته است. اگر ما یازده قلم از مهمترین کالاهای وارداتی یا گروهی از این کالاها را انتخاب کنیم، پی می‌بریم که تنها پنج مورد از این اقلام یعنی وسایل نقلیه، روغن‌های معدنی، پارچه‌های پشمی خالص، تولیدات آهنی و فولادی و پارچه‌های

۱. لازم به یادآوری است که در سرتا سر این گزارش، اصطلاح بریتانیا در خصوص ارقام تجاری، برای اشاره به امپراتوری انگلستان (به جز هند) به کار رفته است.

نخی پنبه و پشم، در سال ۲۹ـ۱۹۲۸ تا حدی افزایش یافته و در هر صورت بالغ بر ۱/۳ میلیون قران است، در حالیکه تنها یکی از پنج مورد یعنی تولیدات آهنی و فولادی یک افزایش واقعی به صورت درصدی از کل واردات این کالا به داخل کشور را نشان می‌دهد. از سوی دیگر، با اینکه واردات انگلیسی از لحاظ حجم کاهش یافته، اما تنها یک مورد یعنی آهن و فولاد خام، افزایشی را به صورت درصدی از کل واردات این کالای ویژه را نشان می‌دهد. واردات کالاهای پنبه‌ای حدود ۴۰ درصد کاهش یافت. بنابراین،[این مسئله] تقریباً نیمی از کل کاهش واردات ما را توجیه می‌کند در حالیکه واردات کالاهای پنبه‌ای روسی بیش از ۷۰ درصد افزایش یافت. واردات ما از ماشین‌آلات و ابزارآلات کمتر از ۲۲ میلیون قران بود، سهم ما از این تجارت از ۸۶ درصد در سال ۲۸ـ۱۹۲۷ به ۶۱ درصد در سال ۲۹ـ۱۹۲۸ کاهش یافته در حالیکه واردات آلمانی بیشتر از دو برابر شده است. به همین ترتیب واردات ما از خرازی و آهن‌آلات در این دوره از ۶/۷ میلیون قران به ۵/۶ میلیون قران سقوط کرده در حالیکه واردات آلمانی از ۴/۶ به ۸ میلیون قران افزایش یافته است. اگر چه واردات ما از پارچه‌های پنبه‌ای مخلوط با ابریشم مصنوعی از ۳/۸ به ۲/۸ میلیون قران کاهش یافته اما ما همین سهم از تجارت را حفظ کردیم. واردات رقیب اصلی ما یعنی ایتالیا تقریباً به همین میزان کاهش یافته است. واردات میخ، پیچ و میخ‌های پرچ که قسمت زیادی از آن برای شرکت نفت انگلیس - ایران بوده، از ۱۴/۴ به ۲/۶ میلیون قران کاهش یافته، در حالیکه سهم ما از کل تجارت این محصولات از ۸۶/۹ درصد به ۴۶/۱ درصد سقوط کرده است.

یازده کالای وارداتی ذکر شدهٔ فوق که تقریباً بیانگر ۹۰٪ واردات انگلستان به ایران است، را می‌توان به شکل زیر طبقه‌بندی کرد:

a. کالاهای پنبه‌ای: که بالغ بر ۴۰ درصد کل واردات ما است، برای ارزیابی این کالاها ما نباید زیاد نگران باشیم زیرا مورد رقابت با سازمان‌های بازرگانی روسیه نیست.

b. سایرمنسوجات: که حدود ۷ تا ۹ درصد تجارت ما در سال گذشته را تشکیل می‌داد. در این مورد اگر چه ما به‌طورکامل زمینه تولیدکنندگان قاره‌ایی را از دست داده‌ایم اما در این خصوص، [شکست ما] به این دلیل است که تولیدکنندگان انگلیسی یا نمی‌توانند از لحاظ قیمت رقابت کنند و یا نمی‌توانند کالاهایی را تولید کنند که

برای بازار اساساً فقیری مانند ایران، به اندازه کافی از لحاظ کیفیت پایین باشد.

c. **فلزات و ماشین‌آلات:** از انواع مختلف که ۲۶ درصد صادرات ما را در سال ۲۸ـ۱۹۲۷م/ ۱۳۰۶ش. و ۱۸ درصد آن را در سال جاری تشکیل می‌داد، در این مورد ما با رقابت سختی از سوی روسیه و آلمان مواجه شده‌ایم. کشور آلمان درصدد برآمده تا بازار گسترده‌ایی برای صنایع ماشینی از همه نوع را تصرف کند. و این هدف از طریق قرارداد، ترانزیتی‌اش با دولت شوروی مورد توجه قرار داده است. در این خصوص نیز قیمت عامل تعیین‌کننده است.

d. **وسایل نقلیه از انواع مختلف:** بازار ایران برای اتومبیل و کامیون، از هر لحاظ در انحصار آمریکایی‌هاست. اگر چه [بازار این کالاها] به دلیل رقابت و نیاز به دادن نسیه طولانی خطرناک است اما باید از سوی تولیدکنندگان انگلیسی به ویژه تولیدکنندگان کامیون مورد توجه دوباره قرار گیرد. با این حال مورد اخیر را نمی‌توان انتظار داشت که صرفاً با مراجعه به عوامل فروش مورد داد و ستد قرار گیرد و به آنها توصیه کرد که پول نقد را در برابر حواله پیشنهاد کنند. دیر زمانی است که شرکتهای سفارش‌دهنده جای نمایندگی‌های آمریکایی را گرفته‌اند. تقاضای رو به رشدی برای [تولیدات] یک شرکت معروف آلمانی که کامیون‌های سنگین تولید می‌کند، وجود دارد و این شرکت با انتصاب یکی از مهندسان خود در تهران که شرکت کامیون‌ها را به‌طور امانی برای وی می‌فرستد، اخیراً پیشرفت قابل توجهی کرده است.

e. **نفت و فراورده‌های نفتی:** روس‌ها در رقابت با تولیدات شرکت نفت انگلیس ـ ایران برای بنزین و نفت سفید در بخش عمده‌ایی از واردات این محصولات بازاریابی کرده‌اند. اما تقاضای رو به رشدی برای روغن‌های چرب (۲/۹ میلیون قران در سال ۲۹ـ۱۹۲۸) و گریس (۱/۶ میلیون قران) وجود دارد که انگلستان بخش قابل توجهی از آن را تهیه می‌کند (روغن و گریس به ترتیب ۱/۳ و ۱/۲ میلیون قران)

هند انگلیس

واردات هند به ایران در طی چهار سال اخیر به‌طور منظم کاهش یافته است. وارادات هند در این چهار سال به ترتیب ۲۱۷/۷، ۱۹۹/۹، ۱۶۳/۳ و ۱۵۸/۱ میلیون قران بود. کاهش [واردات] سال گذشته هند در مقایسه با کاهش ۳۳/۶ درصدی

واردات از بریتانیای کبیر، تنها بالغ بر ۳/۲ درصد بود. این اختلاف در کاهش واردات، تا حد زیادی ناشی از این واقعیت است که کالاهای پنبه‌ای هند، [تنها] بخش بسیار کوچکتری از کل واردات [این کشور] به ایران را تشکیل می‌دهد، درحالیکه روس‌ها در بازار ایران تنها در مورد منسوجات زمخت‌تر، با هند رقابت می‌کنند. ارزش پارچه‌های پنبه‌ایی وارد شدهٔ هند در طی دو سال گذشته به ایران از ۵۴/۸میلیون قران به ۳۷/۶میلیون قران کاهش یافت اما این کاهش تقریباً به‌طور کامل به وسیلهٔ افزایش واردات چای از ۵۳/۱ به ۶۷/۵ میلیون قران جبران شد. واردات نخ پنبه از ۱۶/۳ به ۱۵/۵ میلیون قران رسید اما سهم واقعی هند [از واردات این کالا]، از ۷۲ درصد به ۹۲ درصد افزایش یافت؛ کاموا‌های ژاپنی عملاً محو شده‌اند. واردات هند از برنج و آرد برای مصرف در جنوب ایران به ترتیب از ۶/۹ درصد به ۴/۷ درصد و از ۱/۹ به ۱/۴ میلیون قران سقوط کرد.

واردات روسیه

روسیه به برکت سیاست‌اش در مجبور کردن صادرکنندگان ایرانی برای خریدن کالاهای روسی در ازای [فروش کالاهایشان] و علاوه بر این فروش [کالاهای خود] با قیمت‌های بسیار پایین، هم اکنون به عنوان تأمین‌کننده اصلی کالاهای خارجی ایران، جایگزین بریتانیای کبیر شده است. سهم واردات روسیه در کل [واردات ایران] از ۲۳/۴ درصد در سال ۲۷ـ۱۹۲۶ به ۳۸/۴ درصد در دو سال اخیر افزایش یافته است. لازم به یادآوری است که استیلای بریتانیا بر بازار ایران به زمان جنگ [جهانی اول] بر می‌گردد و این کاملاً طبیعی است که روسیه به دلیل موقعیت جغرافیایی‌اش بتواند به تدریج موقعیت مسلط بازرگانی خود را بر ایران به زمان پیش از جنگ برگرداند. دولت روسیه بنا به دلایل خاص خود، با روشِ سادهٔ زیر آب زدن رقبایش و صرفاً به ملاحظهٔ هزینه‌های اندکِ زمینی، این برنامه‌ها را شتاب بخشیده است.

سایر کشورهای اصلی

اگرچه در یک مقیاس بسیار اندک [کشورهای] آلمان، (کالاهای خرازی، آهن‌آلات، ماشین‌آلات، پوشاک، کامیون، رنگ‌ها و غیره)، فرانسه (پارچه‌های پشمی، قند، کامیون، پارچه‌های پنبه‌ایی، پوشاک و غیره)، آمریکا (وسایل نقلیه

موتوری و قطعات یدکی) و بلژیک (قند، منسوجات پنبه‌ایی، پشمی و ابریشمی)، توانستند در سال ۲۹ـ۱۹۲۸ صادرتشان را به ایران، بین ۱۸ تا ۵۸ درصد توسعه دهند، اما از سوی دیگر کشورهای ایتالیا، عراق و ژاپن تا حد زیادی عرصه را از دست دادند.

عمده کالاهای وارداتی به همراه مبداء واردات این کالا در ضمیمه شماره IV ارائه شده و عمده کشورهای مبداء [واردات] در پیوست شماره I مشخص شده است.

C. [وارات]منسوجات: تحلیل زیر از تجارت ایران در زمینه منسوجات، با توجه به منافع ویژه آن برای تولیدکنندگان و شرکت‌های کشتیرانی بریتانیا صورت گرفته است:

[پارچه‌های] پنبه‌ای

[پارچه‌های] خاکستری: واردات پارچه‌های خاکستری از ۱۶/۱میلیون قران در سال ۲۷- ۱۹۲۶م/ ۱۳۰۵ش. به ۱۱/۱ میلیون قران، در سال ۲۸-۱۹۲۷م/۱۳۰۶/ش. (یعنی ۳۱- درصد) و به ۱۰/۶ میلیون درسال ۱۹۲۸م/ ۱۳۰۷ش. (یعنی۴- درصد) کاهش یافت. واردات پارچه‌های خاکستری منچستر از ۵۱ درصد به ۲۷ درصد، یعنی از ۴۳ درصد کل واردات به ۳۲ درصد تنزل یافت. واردات هند نیز از ۲۴ درصد درسال ۲۸-۱۹۲۷ و بیش از ۷۸ درصد درسال ۲۹-۱۹۲۸ یعنی از ۲۰ درصد به ۵ درصد کل واردات کاهش یافته است. اما از سوی دیگر، روس‌ها فروششان را از ۴۷ درصد به ۷۸ درصد افزایش دادند و سهم آنها از کل واردات، از ۳۱ درصد به ۵۸ درصد ارتقا یافت.

[پارچه‌های] سفید: کل واردات [پارچه‌های سفید] از ۸ درصد به ۱۹ درصد یعنی از ۲۷/۶ تا ۲۵/۵ میلیون قران درسال ۲۸-۱۹۲۷ به ۲۰/۶ میلیون قران در سال ۲۹-۱۹۲۸ کاهش یافت. واردات انگلستان (به عنوان رقیب هند) [در این دو سال به ترتیب] به ترتیب ۲۰ درصد و ۱۶ درصد سقوط کرد اما سهم این دو (انگلستان و هند) در کل [واردات ایران] از ۷۵ درصد به ۷۸ درصد افزایش یافت. واردات هند درسال ۲۸- ۱۹۲۷، ۱۷ درصد بالا رفت اما در سال بعد ۴۲ درصد سقوط کرد، به عبارتی دیگر از ۱۳ درصد کل واردات به ۹ درصد تنزل یافت. واردات روسیه

درسال نخست تا ۲۸۸ درصد بالا رفت و درسال بعد تنها ۴ درصد کاهش یافت و سهم روس‌ها از ۱۰ درصد به ۱۲ درصد کل واردات افزایش یافته است.

[پارچه‌های] **طرح‌دار و رنگی به صورت طاقه:** کل واردات این نوع پارچه‌ها از ۱۳۴ به ۱۷۱/۳ میلیون قران در سال ۲۸-۱۹۲۷ (۲۸+ درصد) افزایش یافت و درسال ۲۹-۱۹۲۸ به ۱۳۳ میلیون قران (۲۲- درصد) برگشت. واردات بریتانیا که بیش از ۴۱ درصد کل واردات را در سال نخست تشکیل می‌داد، در سال دوم ۲۶ درصد کم شد و ارزش واقعی [در این دو سال] به ترتیب ۱۷۱ و ۳۴/۴ میلیون قران بود. به همین ترتیب سهم هند از ۱۷ درصد به ۱۳ (یعنی از ۲۸/۹ به ۱۷/۹ میلیون قران) کاهش یافت. درحالیکه روس‌ها درصد کل وارداتشان را از ۲۹ درصد به ۵۹ درصد افزایش دادند. فروش ایتالیا که در سال ۲۸-۱۹۲۷ به ۱۵/۳ میلیون قران می‌رسید در سال بعد تا حد زیادی به دلیل کاهش ارزش لیره به ۱/۳ میلیون قران، یعنی تا ۹۱ درصد کاهش یافت.

[پارچه‌های] **رنگی کاموایی:** ارزش واردات [این نوع پارچه‌ها] از ۳۸/۸ میلیون قران در سال ۲۷-۱۹۲۶ به ۲۳/۴ میلیون در سال ۲۸-۱۹۲۷ (۴۰- درصد) و ۲۷/۸ میلیون قران در سال ۲۹-۱۹۲۸ (۱۹+ درصد) بود. واردات بریتانیا در سال ۲۸-۱۹۲۷، ۵ درصد افزایش یافت و به ۴/۹ میلیون قران رسید اما در سال بعد به ۳/۳ میلیون قران یعنی ۳۳- درصد نزول کرد. واردات هند ۳۲/۶ میلیون قران در سال ۲۷-۱۹۲۶ به ۱۷/۴ و ۱۳/۷ میلیون قران در دو سال بعد شدت کاهش یافته است. سهم هندی‌ها از کاهش کلی [واردات]، از ۷۵ درصد به ۵۰ درصد رسید. روس‌ها اکنون وارد بازار این [کالا] شده و وارداتشان که در سال ۲۸-۱۹۲۶ صفر بود، در سال ۲۹-۱۹۲۸ بالغ بر ۸/۴ میلیون قران یا ۳۰ درصد کل واردات بود.

نکته. تا جایی که به پارچه‌های خاکستری، سفید، طرح‌دار و پارچه‌های رنگی به صورت توپ مربوط است، نه تنها [تولیدکنندگان] منچستر و هند در سال ۲۹-۱۹۲۸م/ ۱۳۰۷ش. تا حد زیادی میدان را به نفع روسیه از دست داده اند، بلکه عرضه‌کنندگان [کالاهای] متفرقه نیز تاکنون عرصه بیشتری را از دست داده‌اند. در نتیجه، این امر این بحث محتمل را برمی‌انگیزد که کاهش واردات پارچه‌های هندی

در هر صورت ممکن است ناشی از شرایط محدودکننده در اصل واردات توسط گمرکات ایران باشد. با این حال به غیر از کشورهای که در بالا به عنوان عرضه‌کننده کالاهای پنبه‌ایی رنگی به صورت کاموا به ایران ذکر شدند، سایر کشورها تا حد زیادی موقعیت خودشان را بهبود بخشیدند. واردات ایتالیا از ۰/۴ میلیون به ۷میلیون و واردات بلژیک از ۰/۳ به ۲/۳ میلیون قران افزایش یافت.

کل [پارچه‌های] (خاکستری، سفید، طرح‌دار و رنگی به صورت توپ و کاموای رنگی)

جدول زیر گرایش کنونی ایران به تجارت کالاهای پنبه را به‌طور اجمالی نشان می‌دهد:

	مقایسه با سال قبل		سهم از کل تجارت (درصد)	
	۱۹۲۷-۲۸ (به‌درصد)	۱۹۲۸-۲۹ (به درصد)	۱۹۲۷-۲۸ (به درصد)	۱۹۲۸-۲۹ (به درصد)
بریتانیای کبیر	+۵/۶	-۴۰/۸	۴۱/۶	۲۷/۳
هند انگلیس	-۲۵/۳	-۳۱/۳	۲۳/۴	۱۷/۸
روسیه	+۹۲/۹	+۷۴/۴	۲۴/۴	۴۶/۹
ایتالیا	+۱۹/۲	-۴۴/۹	۷/۳	۴/۵
ژاپن	+۲۴/۸	-۳۷	۱/۲	۰/۸
بلژیک	-۱۷/۳	+۱۷/۲	۰/۹	۱/۳
سایر کشورها	-۳۴/۹	+۱۱/۱	۱/۱	۱/۴
جمع به ۱۰۰۰ قران	۲۳۴/۰۳۳	۲۱۱/۷۹۷	۱۰۰	۱۰۰
درصد	+۶/۸	-۹/۵		

ارقامی که در ضمیمه شماره IV برای ارزش کل کالاهای پنبه‌ای وارداتی در دو سال اخیر ذکر شده، (۲۳۶/۶ میلیون قران واردات در سال ۲۸-۱۹۲۷ است که یک افزایش ۷ درصدی نسبت به سال ۲۷-۱۹۲۶ نشان می‌دهد و وادات سال ۲۹-۱۹۲۸. ۲/۷ میلیون قران است که یک کاهش ۸/۳ درصدی را نشان می‌دهد) به ترتیب شامل ۲/۶ و ۵/۲میلیون قران ارزش کالاهای پنبه‌ای متفرقه است.

سایر منسوجات

	مقایسه با سال قبل		سهم از کل بازرگانی	
	۱۹۲۷–۲۸ (به‌درصد)	۱۹۲۸–۲۹ (به درصد)	۱۹۲۷–۲۸ (به درصد)	۱۹۲۸–۲۹ (به درصد)
منسوجات پنبه‌ایی مخلوط با ابریشم مصنوعی				
ایتالیا	+۶۱/۹	−۳۳/۶	۴۵/۹	۴۰/۷
بریتانیای کبیر	+۴۸/۲	−۲۶/۱	۲۲/۵	۲۲/۳
بلژیک	+۴/۵	−۵۱/۱	۱۸/۶	۱۲/۲
آلمان	−۹/۲	+۱/۵	۵/۵	۸/۴
فرانسه	−۱۹/۳	+۱۶/۶	۲/۳	۷/۸
سایر کشورها	-	–	۵/۳	۸/۶
جمع به‌هزار قران	+۱۶/۸۷۷	−۱۲/۶۲۹		
	+۳۲/۸	−۲۵/۳	۱۰۰	۱۰۰
پارچه‌های پشمی خالص				
فرانسه	−۴۷/۷	+۴۱/۶	۲۷/۷	۳۲/۸
بریتانیای کبیر	−۴۱/۳	+۰/۷	۲۰/۳	۱۷/۱
بلژیک	+۲۵/۴	+۶۶/۲	۱۸/۷	۲۶/۰
آلمان	−۳/۴	−۶/۸	۱۱/۷	۹/۱
ایتالیا	−۴۰/۸	−۱۴	۸/۹	۶/۴
سایر کشورها	-	–	۱۲/۷	۸/۶
جمع به ۱۰۰۰قران	۱۴/۳۹۴	۱۷/۲۰۴	۱۰۰	۱۰۰
	−۳۱/۲	+۱۹/۵		

باید یادآوری کرد که واردات پارچه‌های پنبه‌ای مخلوط با ابریشم مصنوعی در سال ۲۸–۱۹۲۷، ۳۲/۸ درصد بیشتر از سال قبل بود. واردات ایتالیا نزدیک ۶۲ درصد و بریتانیا بیش از ۴۸ درصد افزایش یافت. افزایش اندکی در واردات بلژیک صورت

گرفت درحالیکه واردات آلمان و فرانسه عرصه را از دست داد. در سال ۲۹-۱۹۲۸ کل واردات تا حد ۲۵ درصد کاهش یافت و به ارقام سال ۲۷-۱۹۲۶ برگشت درحالیکه انگلستان موقعیت خود را در این بازار حفظ کرد و بخشی از تجارت ایتالیا و بلژیک در مقایسه با آلمان و فرانسه کاهش یافت. واردات لهستان نیز از ۰/۳ به ۰/۴۸ میلیون قران افزایش یافت.

واردات پارچه‌های پشمی خالص ۳۱ درصد پایین‌تر از واردات سال ۲۸-۱۹۲۷ بود و تنها واردات بلژیک است که افزایش نشان می‌دهد. در سال ۲۹-۱۹۲۸ واردات تا ۱۹/۵ درصد بالا رفت اما به سطح کل واردات سال ۲۷-۱۹۲۶ که میزان واردات ۱۷/۴ میلیون قران بود، نرسید. فرانسه و بلژیک در این افزایش تجارت میان خود سهیم بودند درحالیکه واردات انگلستان ثابت ماند و در نتیجهٔ سهم بریتانیای کبیر در کل [واردات] از ۲۰ درصد به ۱۷ درصد کاهش یافت.

واردات پارچه‌های پنبه‌ایی مخلوط با پشم از ۷/۶ میلیون قران در سال ۲۸-۱۹۲۷ به ۹/۹ میلیون قران در سال ۲۹-۱۹۲۸ افزایش یافت. واردات بریتانیا در هر دو سال مثل هم ۳/۱ میلیون قران بود. واردات بلژیک از ۱ به ۲/۵ میلیون قران و فرانسه از ۱/۷ به ۲/۲ میلیون قران افزایش یافت.

واردات پارچه‌های ابریشم طبیعی در سال ۲۹-۱۹۲۸ بالغ بر ۳/۴ میلیون قران و تقریباً به‌طورکل در انحصار فرانسه بود.

D. واردات در سال منتهی به مارس ۱۹۳۰م/ اسفند ۱۳۰۸ش: از گمرکات ایران در مورد این سال هیچ آماری در دست نیست اما همه شواهد به سقوط جدی در کل واردات و به همین تناسب سقوط بیشتر واردات کالاهای بریتانیایی اشاره دارد که مخصوصاً به دلیل رقابت روسیه و کاهش نرخ ارز [ایران] به شدت تحت تأثیر قرار گرفته است. ارقام وزارت بازرگانی برای سال منتهی به ۳۱ دسامبر ۱۹۲۹م/ ۱۰دی ۱۳۰۸ش. نشان می‌دهد که یک کاهش ۳۴ درصدی (از ۵۰۶/۹۸۹ پوند به ۳۳۲/۰۶۲ پوند) در ارزش طاقه پارچه‌های پنبه‌ایی که مستقیما از انگلستان به سوی ایران بارگیری شده، صورت گرفته است. همچنین یک کاهش ۲۰ درصدی (از ۱/۲۴۴/۷۳۵پوند به ۹۹۱/۱۵۹ پوند) در صادرات به عراق صورت گرفته که بخش بزرگی از آن عملاً در ایران به فروش می‌رفت.

مطالب زیر که از گزارش‌های دریافتی کنسولگری‌های دولت فخیمهٔ بریتانیا [در

ایران] استخراج شده، وضعیتی را روشن می‌کند که یکسره تاریک به نظر می‌رسد.

کرمان (آوریل ـ ژوئن): شکر، طاقه پارچه‌های پنبه‌ایی، (عمدتاً پارچه‌های طرح‌دار و پارچه پیراهن)، کبریت و صابون روسی در آوریل [در بندرعباس] تخلیه شد و به دلیل پایین بودن قیمت آنها که سایر کالاهای وارداتی از این نظر نمی‌تواند با آن رقابت کند، بازار آماده‌ایی در منطقه بندرعباس پیدا کرد. پارچه‌های طرح‌دار و پارچه‌های پیراهنی روسی نیز به بازار کرمان سرازیر شده، بنابراین واردکنندگان کالاهای منچستر مجبور شدند اجناس خود را با زیان بفروشند.

تبریز (می ـ ژوئن): وضعیت بازارها تا حد زیادی، بد است. در اینجا هفتاد مورد ورشکستگی اتفاق افتاده است.

بوشهر (ژوئن ـ جولای): بازار بی‌رونق است. کالاهای منچستر وقتی که به‌طور کامل از گمرک ترخیص شد با ضرر فروخته شدند. (اگوست) پارچه‌های طرح‌دار روسی تا ۳۰ درصد زیر قیمت پارچه‌های طرح‌دارِ منچستر به فروش می‌رود.

کرمانشاه (اکتبر): داد و ستد راکد است. یک ورشکستگی همه‌گیر اتفاق افتاده است.

بوشهر (نوامبر): بازار بی‌رمق است. پارچه‌های چیت و پارچه‌های پنبه‌ایی ارزان روسی به قبضه کردنِ بازار پارچه‌های توپی بریتانیا ادامه داده و بازرگانان جرأت نمی‌کنند کالاهای منچستر را وارد کنند.

گزارش‌های رسیده از سراسر کشور [ایران] تا ژانویه حاکی از این مضمون است که بازارها در وضعیت رکورد قرار گرفته‌اند.

E. صادرات

در مورد صادرات نفت ایران در دیگر بخش‌های این گزارش بحث می‌شود (نگاه کنید به صفحه ۲۰ و ۳۰ این گزارش) صادرات سایر کالاها به غیر از نفت در چهار سال اخیر منتهی به مارس ۱۹۲۹ طبق آمار گمرکات ایران به ترتیب به ارزش ۱۱/۶ و ۹/۱ و ۹/۴ و نزدیک ۱۰ میلیون پوند بوده اما با توجه به ارزش‌گذاری زیر قیمت برای بخشی از صادرات، احتمالاً در عمل به نحو چشمگیری بیشتر از این بوده است.

به غیر از نفت، بخش بیشتری از صادرات ایران به انگلستان مانند فرش، خز و پوست گوسفند، دوباره به سوی آمریکا و اروپای قاره‌ایی بارگیری می‌شوند. اما هند

فرش، پنبه، پشم، میوه و صمغ ایرانی را برای مصرف خودش وارد می‌کند. روس‌ها قسمت عمده‌ایی از میوه [خشکبار]، پنبه، پشم، پوست و تمام برنج صادراتی ایران را می‌خرند. (نگاه کنید به ضمیمه شماره II و V)

سال ۳۰-۱۹۲۹م/ ۱۳۰۸ش. به غیر از نفت، سال بسیار بدی برای صادرات ایران بود. فروش به روسیه ناامیدکننده از آب درآمده و به‌طور کل بازارهای جهانی به ویژه تا جایی که مربوط به فروش می‌باشد، نامطلوب بود. این مسئله به‌طور طبیعی در تضعیف ارزش قران تأثیر داشت. (آمار گمرکات برای سال ۳۰-۱۹۲۹ در دسترس نیست).

F. وضعیت کلی بازرگانی: سه عامل ثابت قدیمی که بازرگانی به وسیلهٔ این‌ها شکل می‌گیرد و در ایران تا حدی وظیفه پرمخاطره‌ایی است، عبارتند از: احساس عمیق خوشبینی که در تجارت بیش از توان مالی فرد ظاهر می‌شود؛ برداشت نامتعارف از قانون متعارف پذیرفته شده اخلاق بازرگانی و مشکلاتی که تقریباً با اقدامات قانونی هر کشوری مرتبط است. اولین مورد از این عوامل، خارج از سیستم پدید می‌آید و این مورد اساس توافق بازرگانی ایران و روس در اکتبر ۱۹۲۷ تشکیل می‌دهد اما آنچه که واقعاً توسط روس‌ها چند سال پیش ارائه شده طبق آن صادرات ایران به روسیه قطع نظر از درصد اندکی که به صورت ارز خارجی پرداخت می‌شود، بایستی در مقابل کالاهای روسیه معاوضه شود و این صادرات ایران به روسیه تنها زمانی افزایش یافت که روس‌ها برای خرید پنبه و پشم ایرانی نیاز مبرمی در خود احساس کردند. اهمیت این اقدام را از طریق این واقعیت می‌توان فهمید که تقریباً ۳۵ درصد صادرات غیرنفتی ایران به روسیه می‌رود. نتیجه طبیعی این سیستم این بوده که کالاهای روسی به خارج ساختن کالاهای رقیب همچون پارچه‌های پنبه‌ایی بریتانیایی تمایل داشته‌اند. (نگاه کنید به صفحه ۲۵ بخش واردات منسوجات). از نظر بازرگان ایران تمایل مشخص از سوی شوروی‌ها برای دادن مجموعه‌ایی از کالاهای متنوع [به تجار ایرانی] هنوز مهمتر است. این کالاها مشکل اساسی بازاریابی دارند و اغلب در معاوضه با مواد خام و مواد غذایی ایران کاملاً نامناسب‌اند. در حالیکه روس‌ها برای سازمان‌های بازرگانی خودشان سهم قابل توجهی از [واردات] قند و دیگر کالاهای اساسی که بازار فروش سریعی در ایران پیدا می‌کنند، نگه می‌دارند. این مسئله مخصوصاً از هنگامی‌که روس‌ها فرستادن محموله‌های بزرگ

قند از طریق دریا به خلیج فارس در پاییز ۱۹۲۸ شروع کردند، چشمگیر شده است. دیگر شکوائیه رایج بازرگانان ایرانی این است که نمایندگان تجاری روسی که به روایت خودشان مشغول تجارت‌اند، اغلب به ارزان فروشی همان دسته از کالاهایی می‌پردازند که به اجبار به بازرگانان ایرانی فروخته شده است. این شرکت‌های روسی قصد دارند تا درست زمانی که تقاضا برای کالاهای مشابه غیراز تولید روسی [به وجود می‌آید]، با این ارزان فروشی، فروش [کالاهای مشابه] را تحت تأثیر قرار دهند.

سیستم انحصارات ایران، در عمل هیچ چیزی را برای تجار آسانتر نکرده است. در مرحله نخست، معرفی[قانون] انحصار بدون استثنا بر افزایش مالیات دلالت داشت. در مورد انحصار قند و چای در می ۱۹۲۵م/ اردیبهشت ۱۳۰۴ش.، این مسئله [جز افزایش مالیات‌ها] منظور دیگری نداشت. اگرچه واردات، مشروط به [پرداخت] مالیات انحصار آزاد بوده است، اما این مالیات که برابر با یک هزینه اضافی گمرکات [بود]، بودجه راه‌آهن را تأمین می‌کرد. با این وجود، انحصار تریاک که در جولای ۱۹۲۸ برقرار شد، به‌طور واقعی درصدد نظارت بر جمع‌آوری، آماده‌سازی و توزیع تریاک بود. اگرچه صادرات[تریاک] مشروط به پرداخت یک مالیات ۳۷۵ تومانی برای هر جعبهٔ ۱۵۰ پوندی آزاد بود و این مالیات در ژوئن ۱۹۳۰ تا ۴۰۰ تومان افزایش یافت، اما صادرات آن محدود نشد. انحصار تنباکو نیز در مارس ۱۹۲۹ برقرار شد. هرچند که وظیفه اصلی برقراری این انحصار جمع‌آوری مالیات غیرمستقیم بر [تولید] تنباکوی داخلی بود، (یک اضافه قیمت گمرکی نیز بر تنباکوی وارداتی تحمیل شد) اما به منظور کنترل تولید سیگار که هم اکنون صنعت بسیار شکوفایی است، اعتبار دارد.

وضعیت بازرگانی، مخصوصاً در نواحی جنوبی ایران به دلیل شورش‌های ایلات و کمبود محصول دشوار شده است. این درحالی است که قاچاق مداوم آسیب شدیدی به تجارت قانونی می‌زند. همچنین برای سال منتهی به مارس ۱۹۲۹ گزارش‌های ناخوشایندی از کنسولگری‌های دولت فخیمهٔ بریتانیا در مشهد، تبریز و همدان و همچنین در بوشهر، شیراز، کرمان و یزد رسیده است.

عمدتاً به دلیل سرازیر شدن کالاهای روسی و با توجه به این حقیقت که روس‌ها، کاهش دادن شماری از سازمان‌های بازرگانی‌شان در شمال ایران را با صرفه‌تر دانسته و خرید و فروش‌شان را از طریق تعداد اندکی از بازرگانانِ بزرگ در هر شهر انجام

می‌دهند و همچنین به دلیل کاهش قدرت خرید در بعضی ایالات و خطر بیشتر تماس برای سفارش دادن واردات به‌طور مستقیم به تولیدکننده خارجی، تمرکز قطعی تجارت در دست افراد معدود و مراکزی کمتری قرار گرفته است. شمار فزاینده‌ایی از بازرگانان در مناطقی مانند کرمان، شیراز و اهواز که عادت داشتند نیازمندیهاشان را در خارج سفارش دهند، اکنون خریدهایشان را در تهران انجام می‌دهند. همدان نیز به دلیل کاهش زیاد واردات قند و منسوجات از طریق عراق، البته در نتیجه رقابت شدیدتر روسیه، مرکزیت ترانزیتی‌اش را از دست داده است. از طرف دیگر، اهمیت تهران به عنوان یک مرکز پخش کالا به‌طور چشمگیری افزایش یافته است.

دربارهٔ تمام مسائل مهم ارز، در یک بخش جداگانه بحث شده و در آن توجه ویژه صادرکنندگان انگلیسی به [معامله با ایران] جلب شده است. (نگاه کنید به صفحه بخش ارز)

اعتبارات: از روی آنچه که در بالا گفته شد، می‌بایستی روشن شده باشد که شرکت‌های انگلیسی باید در معاملاتشان با ایران، با احتیاط فراوان رفتار کنند. در همین حال اگر آنها خودشان را در شرایط پرداخت‌هایشان بسیار خشک نشان دهند، به ویژه با توجه به تسهیلاتی که توسط رقبایشان اعطا می‌شود، نمی‌توانند انتظار هیچ نوع داد و ستدی داشته باشند. در مورد اخیر [این رقبای تجاری انگلیسی] در بیشتر بخش‌ها نه تنها به دادن مساعده‌های ۱۰–۱۵ درصدی راضی‌اند بلکه از هنگام بارگیری، کالا را با نسیهٔ ۶ تا ۱۲ ماهه واگذار می‌کنند. معروف است که شرکت‌های ایتالیایی گذشته از دادن تخفیف‌های اساسی برای مواجه با وضعیت نامساعد بازار، کالا را با اعتباری به مدت دو سال واگذار می‌کنند. روس‌ها سابقاً اعتبار ۱۲ تا ۱۸ ماهه می‌دادند اما اکنون که آنها به‌طور کامل در بازار [ایران]مستقر شده‌اند، مدت نسیه‌فروشی‌شان را به حدود ۸ ماه کاهش داده‌اند. شرکت‌های انگلیسی وقتی که از مشتریانشان مطمئن نیستند، بایستی بر یک مساعده ۲۵ درصدی و تسویه کردن حساب هنگام تحویل [کالا] پافشاری کنند. در موارد استثنایی آنها می‌توانند مساعده کمتر را با [بهره] ۱۰ درصد بپذیرند و یا احتمالاً مساعده بیشتر از ۱۰ درصد برای کالاهای رسیده، به اضافه هزینه‌ها و تسویه حساب با حواله‌های ۹۰ روزه را بپذیرند اما شرایط [اعطای مساعده]، اساساً بایستی مطابق جایگاه مشتری و ماهیت کالا،

متنوع باشد.

G. قوانین بازرگانی

تعرفه‌های گمرکی: تعرفه جدید گمرکی که در ۱۰ می ۱۹۲۸م/ ۲۰ اردیبهشت ۱۳۰۷ش. اجرا شد، متناسب با نرخ‌های حداکثری و حداقلی است. بریتانیای کبیر، هند انگلیس و سایر کشورها از پیمان روابط با ایران، از طریق مورد آخری (نرخ حداقلی)، سود می‌برند. طبق تعرفه پیمان استقلال[گمرکی] که در همین روز در تهران امضاء شد، کالاهای انگلیسی از نرخ‌های حداقلی که در این تعرفه برای مدت هشت سال وضع شده، بهره‌مند می‌شوند. پارچه‌های پنبه‌ایی خاکستری، سفید و طرح‌دار انگلیسی همانند گذشته برای هر من ۲/۴۰ قران [تعرفه] می‌پردازند، در حالیکه پارچه‌های پشمی خالص در حال حاضر به جای ۱۰ قران در هر من، ۱۵ درصد [تعرفه] از روی قیمت پرداخت می‌کنند.

دادخواهی بازرگانی: لغو کاپیتولاسیون در ۱۰ می ۱۹۲۸، حذف «اداره محاکمات خارجی» را که به حل اختلافات میان ایرانیان و خارجی‌ها رسیدگی می‌کرد، در پی داشت. هم اکنون تمامی دعاوی بازرگانی، بدون تبعیض، به دادگاههای معمولی ارجاع می‌شوند. [تا اکنون] تلاش قاطعی برای مدرنیزه کردن دستگاه قضایی انجام شده است.

علائم بازرگانی و حق ثبت اختراع: نمی‌توان گفت که [ثبت] علائم بازرگانی خارجی که به‌طور شایسته‌ایی طبق قانون در ۳۰ مارس ۱۹۲۵ به تصویب رسید، با پشتیبانی کامل همراه بوده است. چندین مالک [علائم تجاری] که حقوقشان مورد تجاوز قرار گرفته، می‌گویند برای کسب جبران خسارات خود عاجز مانده‌اند. ثبت علائم تجاری که آشکارا تقلید از دیگران باشد، یک چیز غیرعادی نیست.

در اینجا هنوز قانونی برای حمایت از ثبت اختراعات وجود ندارد اما احتمالاً به نظر می‌رسد که به زودی قانونی در این خصوص به مجلس ارائه شود.

IV. صنعت

A. شرکت نفت انگلیس ـ ایران

در گزارش سال ۱۹۲۷، اهمیت بسیار زیاد صنعت نفت در حیات اقتصادی کشور مورد تأکید قرار گرفت؛ شرکت نفت انگلیس ـ ایران [هم اکنون] سطح بالایی از

کارآمدی هم در زمینه استخراج و هم در زمینه پالایش به دست آورده است. ارقام ارائه شده افزایش خیره‌کننده‌ایی در تولید، از ۸۰/۰۰۰ تن در سال ۱۳-۱۹۱۲به ۵/۰۰۰/۰۰۰ تن در سال ۲۸-۱۹۲۷ و به همین میزان افزایش مشابهی در پرداخت حق‌الامتیاز به دولت ایران را نشان می‌دهد. این پرداخت حق‌الامتیاز در سال ۲۸-۱۹۲۷ به رکورد ۱/۳۸۹/۶۱۲ پوند رسید. ارقام زیر نشان می‌دهد که هیچ کاهشی در فعالیت‌های شرکت صورت نگرفته است:

	تولید (به‌تن)	حق‌الامتیاز (به‌پوند)
۱۲ماه منتهی به ۳۱مارس ۱۹۲۷(۱۳۰۶ق)	۵/۱۰۷/۰۸۱	۱/۳۸۹/۶۱۲
۱۲ماه منتهی به ۳۱مارس ۱۹۲۸(۱۳۰۷ق)	۵/۳۷۵/۸۰۰	۵۹۶/۸۵۵ تقریبی
۹ماه منتهی به ۳۱دسامبر ۱۹۲۸(۹ماه اول ۱۳۰۷ق)	۴/۲۸۹/۷۳۳	۵۰۹/۰۸۵ تقریبی
۱۲ماه منتهی به ۳۱مارس ۱۹۲۹	۵/۷۱۰/۰۰۰	۱/۲۵۰/۰۰۰

[افزایش] حجم صادرات شرکت نیز، به علت کاربرد پیشرفت‌های تکنیکیِ تازه کشف شده، تا حدود زیادی مورد اخیر را تقویت کرد. (نگاه کنید به جدول ص... تراز بازرگانی)

مخارج نقدی شرکت نفت انگلیس ـ ایران، در ایران به شکل پرداخت دستمزدها، خرید کالاهای محلی و غیره در سال ۱۹۲۸ بالغ بر۷۵ میلیون قران (۱/۵۸ میلیون پوند) و در سال ۱۹۲۹، ۸۴ میلیون قران (۱/۵۳ میلیون پوند) بود. از طرف دیگر شرکت علاوه بر واردات مقادیر زیادی کالاهای مشمول حقوق گمرکی مانند اسباب و لوازم خانگی، مواد غذایی، شراب و الکل و غیره برای کارمندانش، واردات مشمول حقوق گمرکی شرکت در سال ۱۹۲۸ به ارزش ۱/۲۲ میلیون پوند و در سال ۱۹۲۹، ۱/۶۶ میلیون پوند بود.

به منظور فهم اهمیت کامل این ارقام باید به خاطر سپرد که کل درآمد دولت ایران در سال ۲۹-۱۹۲۸، کمی بیش از ۸/۰۰۰/۰۰۰ پوند برآورد می‌شد در حالیکه واردات کشور در همان سال به ارزش ۱۷/۰۰۰/۰۰۰ پوند بود. صنعت نفت ایران بدون تردید بهترین دارایی‌اش است.

B. قالی

طبق ارقام منتشر شده گمرکات ایران، ارزش فرش‌های پشمی صادر شده از گمرکات ایران در سال‌های اخیر به قرار زیر بوده است:

	ارزش صادرات به‌قران	ارزش صادرات به میلیون پوند
۱۹۲۶-۲۷	۱۲۲/۵۶۳/۰۰۰	۲/۵
۱۹۲۷-۲۸	۱۵۴/۰۶۲/۰۰۰	۳/۱
۱۹۲۸-۲۹	۱۵۹/۳۵۱/۰۰۰	۳/۳

با این حال، لازم به ذکر است که با توجه به این واقعیت که در اینجا عوارض صادراتی به غیر از آن دسته از فرش‌هایی که دارای رنگ‌های انیلین هستند، دریافت نمی‌شود، گمرکات ایران علاقه‌ایی به کنترل کردن ارزش کالا که به وسیله صادرکنندگان اعلام می‌شود، ندارند.

ارقام نقل شدهٔ بالا نشان می‌دهد که صادرات ایران در زمینه فرش تا پایان سال منتهی به مارس ۱۹۲۹م/اسفند ۱۳۰۷ش. به نحو قابل ملاحظه‌ایی افزایش یافت. مهمترین عامل مؤثر در افزایش صادرات فرش ایران، تقاضای هرچه بیشتر برای فرش‌های ارزان و متوسط از سوی آلمان، در نتیجه کاهش تعرفه گمرکی آلمان در جولای ۱۹۲۷ و تقاضای فوق‌العاده آمریکا و اروپا برای فرش‌های تقریباً قدیمی (یعنی فرش‌های تولید قبل از جنگ اول جهانی)، بوده است. بنابر این مالکان خصوصی فرش در ایران از رد کردن فرش‌های کهنه‌شان با قیمت‌های پیشنهادی عالی و جایگزین کردن آنها با فرش‌های جدید بسیار خوشحال شده‌اند [و در نتیجه این مسئله] تولید فرش محلی را تسریع می‌کند.

متأسفانه از اوایل سال ۱۹۲۹ عقب‌گردی بسیار آشکار به وجود آمده است. تقاضای اروپایی‌ها کم شده و این درحالی است که سقوط وال استریت در اکتبر گذشته به‌طور طبیعی تأثیر نامساعدی بر کل بازارهای اصلی آمریکا داشته است. با این حال جدی‌ترین عامل بازدارنده که تجارت فرش ایران در حال حاضر از آن رنج می‌برد، ناااطمینانی در خصوص تعرفهٔ گمرکی آمریکایی‌هاست. عوارض گمرکی جدید [آمریکا] بر روی فرش‌های ارزان شرقی به عنوان عاملی بازدارنده برای

تجارت تلقی می‌شود. این طرح آمریکایی‌ها، یا [بافندگان فرش در] نواحی خاصی از ایران را مجبور خواهد کرد تا فرش‌های بهتری ببافند و یا به‌طور کل تولید را متوقف خواهد کرد. با توجه به این بلاتکلیفی صادر کنندگان ایرانی جرأت نمی‌کنند محموله‌ایی به آمریکا بفرستند. صادرات پنج ماه اخیر، علی رغم قیمت بسیار مساعد ارز، حدوداً کمتر از ۵۰ درصد صادرات دوره مشابه سال گذشته است. قیمت کالاهای جدید (فرش های جدید) به‌طور کل همانند [سال] گذشته باقی مانده اما قیمت بعضی از پست‌ترین فرش‌ها کاهش یافته است. درحالیکه [قیمت] فرش‌های تقریباً قدیمی عملاً تابع نوسانات ارزی بوده است.

ادامه استفاده از رنگ‌های انیلین آسیب شدیدی به شهرت فرش ایران در خارج وارد کرده است. [نوسان قیمت] پشم نیز یک مشکل اساسی [برای فرش] به وجود می‌آورد، قیمت‌ها در دو سال گذشته به دلیل رقابت سخت میان روس‌ها و تولیدکنندگان فرش به دلیل محدویت عرضه محصول در دسترس، به نحو چشمگیری بالا رفت، با این وجود، کیفیت پشم مخصوصاً در خراسان رو به وخامت گذاشته است.

C. توسعهٔ صنایع

هیچ دستاوردی در توسعهٔ صنعتی صورت نگرفته است. پروژه تولید ریل [آهن] در شمال ایران و همچنین پروژه ساخت کارخانه کاغذ سازی که هر دو مورد در ص ۲۹ گزارش سال ۲۷-۱۹۲۵ ذکر گردیده، رها شده است.

مسئولین حکومت که به دلیل فقدان اقدامات قابل توجه توسط سرمایه‌داران خصوصی ناامید بودند، درصدد برآمدند تا با استخراج یک معدن زغال سنگ دولتی در نزدیکی تهران، خود را سرمشق قرار دهند اما این آزمون تجربه موفقیت آمیزی نبود. در نتیجه به یک گروه خارجی پیشنهاد شد تا این گروه برای تهیهٔ آب و نیروی برق [آبی] تهران و همچنین در تولید زغال سنگ و سیمان برای شهر [ ] و راه‌آهن با دولت همکاری کند ولی مذاکرات به شکست انجامید.

در هنگام نوشتن این گزارش، (مارس ۱۹۳۰) نشانه‌هایی به چشم می‌خورد که دولت ایران قصد دارد تا هر چیزی که در توان دارد برای توسعهٔ صنایع جدید در ایران و با هدف کاهش واردات و تقویت ارز خود انجام دهد. دربارهٔ [تأسیس]

کارخانه قند و ماشین‌های پنبه پاک‌کنی صحبت شده اما درک اینکه آنها چگونه می‌توانند برای رقابت اقتصادی با محصولات مشابهِ تولیدِ خارج امیدوار باشند، دشوار است. همچنین باید یادآور شد که تعرفه‌های جدید تا می ۱۹۳۶ (اردیبهشت ۱۳۱۵ش.) به قوت خود باقی می‌ماند.

V. حمل و نقل و ارتباطات

A. ساخت راه‌آهن. در مارس ۱۹۲۸ دولت ایران با سندیکایی مرکب از سه شرکت آلمانی از یک طرف و یک شرکت آمریکایی از طرف دیگر، به توافق رسید که به موجب آن نظارت بر کل راه‌آهن شمال به جنوب ایران و ساخت بخش‌های آزمایشی در سوی مسیر راه‌آهن به علاوه ساخت اسکله‌ها، پل‌ها و... بر عهدهٔ این سندیکا است. تصمیم گرفته شد که آمریکایی‌ها با شرکای انگلیسی و فرانسوی‌شان ساخت خط آهن را از خور موسی در خلیج فارس شروع کنند و در اینجا بندر کاملاً جدیدی موسوم به بندر شاهپور ساخته شود، در حالیکه آلمانها بخش شمالی راه‌آهن، از قرسو، یک روستای کوچک ماهی‌گیری در خلیج آشوراده که دوباره به بندر شاه نامگذاری شده است، را بسازند. کل طول پروژه راه‌آهن اگر از مسیر همدان و قزوین ساخته شود ۱۵۴۰ کیلومتر خواهد بود (بندر شاپور به تهران ۱۰۶۳ کیلومتر و تهران به بندر شاه ۴۷۸ کیلومتر)؛ یا اگر از مسیر نوبران و ساوه ساخته شود ۱۴۲۲ کیلومتر خواهد بود (بندر شاپور به تهران ۹۴۴ کیلومتر و تهران به بندر شاه ۴۷۸ کیلومتر)

سندیکا تا فوریه ۱۹۳۰م/ بهمن ۱۳۰۸ش. بخش‌های آزمایشی زیر را ساخته بود: از بندر شاپور تا دزفول بر روی ناحیه هموار، به طول ۲۵۰ کیلومتر-البته به غیر از اسکله‌های موقت در بندر شاپور و یک پل فولادی به طول ۱۰۸۱ متر بر روی رودخانه کارون در اهواز- و از بندر شاه تا علی‌آباد در پای رشته کوه البرز به طول ۱۲۸ کیلومتر شامل یک اسکله چوبی طولانی در بندر شاه. مجموع هزینه راه‌آهن تاکنون حدود ۳/۲ میلیون پوند بوده است.

سندیکا، کامل کردن خط آهن را در طی ۸ سال و با هزینه تقریبی ۳۵/۰۰۰/۰۰۰ پوند پیشنهاد کرده است. این رقم شامل ساخت بندر در سوی خط آهن نیست؛ بنابراین، بر اساس این برآورد کل هزینه به اضافه مخارجی که قبلاً [ایران] متحمل

شده نزدیک ۴۰/۰۰۰/۰۰۰ پوند خواهد بود. این مبلغی است که کشور با کل درآمدهای ۸/۰۰۰/۰۰۰ پوندی‌اش (از این مقدار مبلغ ۱/۲۵ میلیون پوند قبلاً برای ساخت راه‌آهن کنار گذاشته شده است) به سختی می‌تواند از عهده هزینه کردن آن برآید. پیمانکاران پیشنهاد کرده‌اند که آنها می‌توانند راه‌آهن را با همان اندازه استاندارد بسازند اما با پیچ‌های تندتر و شیب‌های تیزتر و با صرفه جویی ۱۰ تا ۱۵ میلیون پوند.

چنانکه از روی بخش مالی این گزارش دیده شد، خرید مواد و وسایل راه‌آهن در خارج از کشور بر روی نرخ مبادله قران بی‌تأثیر نبوده است. این نکته‌ایی است که دولت ایران با توجه به بحران‌های اخیر، توجه ویژه‌ایی به آن نموده است.

با ملاحظهٔ همه جوانب به نظر می‌رسد که تصمیم ایران برای ساخت بخش‌های کوتاهی از راه‌آهن در یک زمان، به خاطر اجتناب از پیامد جدی [نوسان] ارز و [اجتناب از] نیاز به توسل جستن به یک وام خارجی، است.

B. راه‌ها: راه‌های کشور پیوسته از سوی اولیای امور با اقدام شایسته و قابل توجهی روبرو بوده است اما تحلیلگران خارجی عمدتاً بر این عقیده‌اند که دولت ایران با اختصاص مبالغ زیادی که برای راه‌آهن هزینه کرده، به ساخت و نگهداری راه‌ها، به ویژه از نظر سقوط نرخ‌های حمل و نقل در نتیجهٔ واردات کامیون در تعداد زیاد، کاملاً آگاه شده است.

راه دزفول ـ خرم‌آباد ـ بروجرد، در اکتبر ۱۹۲۸م/ مهر ۱۳۰۷ش. توسط شاه گشوده شد. این راه جدید در صورتی که امنیت آن حفظ شود و به خوبی تعمیر گردد، بدون تردید مقدر است تا به شاهراه تجاری بین تهران و خلیج فارس تبدیل شود.

راه بندر عباس ـ زیدآباد ـ کرمان برای عبور وسایل موتوری سبک در بهار ۱۹۲۹ قابل تردد شده اما کارهای زیادی باقی مانده که انجام گیرد.

امید است که راه رواندوز که تبریز و ناحیه حاصلخیز غرب دریاچه اورمیه را از مسیر تنگه رواندوز به شمال شرق عراق متصل می‌کند، در پاییز سال ۱۹۳۰ تکمیل گردد.

نقشهٔ پایانی این گزارش دسته‌بندی راه‌های ایران را نشان می‌دهد و مسافت‌ها در راه‌های اصلی بازرگانی در ضمیمه شماره VII مشخص شده است.

C. حمل و نقل موتوری

حمل و نقل باچهارپایان: حمل و نقل با چهارپایان در راه‌های اصلی در نتیجهٔ حمل و نقل موتوری تقریباً به‌طور کل از بین رفته است. حمل بار با چهارپایان تنها در بعضی راه‌ها وقتی که حرکت در بعضی بخش‌ها به خاطر سیلاب، باران و برف غیرممکن است، استفاده می‌شود؛ این مورد مخصوصاً در راه بوشهر ـ شیراز در زمستان کاربرد دارد.

حمل و نقل موتوری نیز در راه‌های فرعی یعنی در نواحی دور افتاده شرق و جنوب شرق ایران بیش از پیش مورد استفاده قرار گرفته است. راه‌هایی که تاکنون صرفاً کاروان رو بوده‌اند، به تدریج برای عبور وسایل موتوری گشوده شده است. حق بیمه [کالا] در راه‌های اخیر که در پنج سال پیش بالغ بر ۱۰۰ درصد بود، در سال ۱۹۲۷ به ۲۰ درصد کاهش یافت و اکنون در بعضی راه‌ها تقریباً از بین رفته است.

رقابت میان کامیون‌داران: نرخ‌های حمل و نقل موتوری اکنون به همان میزانی که با رقابت میان خود کامیون‌دارها برای مبلغ نسبتاً اندک کرایه پیشنهادی تحت تأثیر قرار گرفته، با رقابت حمل و نقل از سوی [دارندگان] چهارپایان مواجه نشده است. شاید گفته شود که عرضه حمل و نقل موتوری مازاد بر تقاضاست، اما پیمانکاران معتبر معمولاً می‌توانند به کسب کرایه‌هایی که عمدتاً به برکت رقابت شدید میان شرکت نفت انگلیس ـ ایران و توزیع کنندگان محصولات نفتی روسیه در همه جای ایران، به وجود آمده است، توکل کنند. به‌طور متوسط، یک مالک خصوصی که به ندرت می‌تواند یکجا وسیلهٔ نقلیه خود را بخرد و یا کسی که به‌طور کل سرمایه در گردش ندارد، مادامی که وی می‌تواند هزینه‌های روزمره اش را تأمین کند، می‌تواند کامیون خود را در جاده نگه دارد. [البته هزینه] استهلاک به حساب نیامده است. نتیجهٔ مسئله آن است که فروشندگان وسایل نقلیهٔ موتوری به سختی می‌توانند پرداخت‌های [اقساط] ماهانه‌شان را جمع‌آوری کنند. گفته می‌شود که بازار [فروش] وسایل نقلیه موتوری در ایران می‌تواند نمونه خوبی از گرایش به سیستم پرداخت قسطی برای سرعت بخشیدن به تقاضای فراتر از محدودیت‌های اقتصادی‌اش باشد.

نرخ‌ها: نرخ حمل و نقل وسایل موتوری در سه سال گذشته در ضمیمه شماره VIII وجود دارد. به‌طور کل نرخ‌های سال ۲۹–۱۹۲۸، تا ۱۰ درصد کمتر از نرخ‌های

مربوط به سال ۱۹۲۷ بود. باید تذکر داد که نرخ کرایه صادرات به‌طور قابل ملاحظه‌ایی پایین‌تر از نرخ‌های واردات و گاهی تا حدود ۸۰ درصد کمتر از نرخ واردات ادامه داشته است. این مسئله ناشی از این اقعیت است که [محصولات] کمربند وسیع کشاورزی شمال کشور که هم مرز با دریای خزر است، به آسانی به بازار اصلی‌اش یعنی روسیه می‌رسد، در حالیکه نفت جنوب از میدان‌های نفتی به پالایشگاه و اسکله‌های شرکت نفت انگلیس ـ ایران در آبادان پمپاژ می‌شود. از طرف دیگر مراکز جمعیتی عمدتاً در فلات ایران قرار دارد که کالاهای وارداتی بایستی از روی رشته کوه‌های بلند انتقال داده شوند.

کاهش اخیر نرخ مبادله‌ایی قران، به لغو گستردهٔ سفارشاتی که به خارج داده بودند و نیز به کاهش کلی واردات، منجر شده است. این مسئله به دلیل کاهش تدارکات مال‌التجاره موجود برای حمل و نقل، منجر به تنزل نرخ ارز در پاییز ۱۹۳۰م/ ۱۳۰۹ش. شد.

واردات [وسایل نقلیه درسال‌های ۱۹۲۴ تا ۱۹۲۸م]

سال	۱۹۲۴-۲۵	۱۹۲۵-۲۶	۱۹۲۶-۲۷	۱۹۲۷-۲۸	۱۹۲۸-۲۹
اتومبیل	۵۲۹	۱/۱۱۱	۱/۳۳۰	۱/۱۱۲	۱/۳۶۹
کامیون (شامل اتوبوس)	۱۰۳	۴۹۲	۹۶۷	۹۷۷	۱/۷۸۳

قابل ذکر است که واردات اتومبیل سطح واقعی خود را پیدا کرده است درحالیکه واردات کامیون در طی سه سال گذشته افزایش فوق‌العاده‌ایی را نشان می‌دهد. به هر حال این افزایش تا حد زیادی ناشی از واردات بیش از حد [کالا] است.

مبدأ واردات وسایل نقلیه موتوری در طی دو سال گذشته در جدول زیر نشان داده شده است:

		۱۹۲۷-۲۸		۱۹۲۸-۲۹	
	کشور مبدأ	تعداد	درصد از کل [واردات]	تعداد	درصد از کل
اتومبیل	آمریکا و کانادا	۹۹۷	۸۹/۷	۱/۲۰۷	۸۸
	ایتالیا	۴۶	۴/۱	۲۲	۱/۶
	انگلستان	۴۱	۳/۷	۹۲	۶/۷
	فرانسه	۱۶	۱/۵	۳۴	۲/۵
	سایر کشورها	۱۱	۱	۱۶	۱/۲
جمع		۱/۱۱۱	۱۰۰	۱/۳۷۱	۱۰۰
کامیون	آمریکا و کانادا*	۷۹۷	۸۱/۵	۱/۵۳۸	۸۶/۳
	انگلستان	۵۹	۶	۳۱	۱/۷
	فرانسه	۴۸	۴/۹	۱۱۲	۶/۳
	ایتالیا	۴۸	۴/۹	۱۹	۱/۱
	آلمان	۲۲	۲/۳	۷۰	۳/۹
	سایر کشورها	۴	۰/۴	۱۳	۰/۷
جمع		۹۷۸	۱۰۰	۱/۷۸۳	۱۰۰

*. ارقام جداگانه در دست نیست

واردات انگلستان تقریباً به‌طور کامل به خاطر شرکت نفت انگلیس ـ ایران بود. آلمانها در [واردات] کامیون‌های سنگین که تا حد زیادی پرطرفدار شده‌اند، متخصص هستند.

D. مسافرت هوایی: خلاصه گزارش‌ها، نشانگر توسعهٔ سریع مسافرت هوایی در ایران به وسیله شرکت یونکرس است:

ژانویه ۱۹۲۷. انحصار سرویس پست هوایی در ایران برای مدت ۵ سال به شرکت یونکرس واگذار شد.
فوریه ۱۹۲۷. سرویس هفتگی تهران- پهلوی [بندر انزلی] گشایش یافت.
مارس ۱۹۲۷. افتتاح سرویس هفتگی تهران- همدان- کرمانشاه- قصر شیرین
فوریه ۱۹۲۸. توسعهٔ خط تهران- پهلوی به باکو
آوریل ۱۹۲۸. افتتاح سرویس هفتگی تهران- اصفهان- شیراز - بوشهر
آوریل ۱۹۲۹. توسعهٔ سرویس تهران- کرمانشاه به بغداد
می ۱۹۲۹. افتتاح خط تهران - مشهد (هم اکنون یک سرویس در هفته)

تا اکتبر ۱۹۲۹، هواپیماهای شرکت [یونکرس] یک میلیون کیلومتر پرواز کرده و ۱۰/۰۰۰ مسافر را بدون حادثه جدی جابجا کرده بودند. شایان توجه است که در سال ۱۹۲۷ تنها ۱۰ درصد مسافران انتقال یافته ایرانی بودند در حالیکه این رقم در سال ۱۹۲۹ به ۷۵ درصد رسید. این مطلب شایسته ذکر است که سرویس‌های [شرکت] یونکرس به خطوط هواپیمایی شاهنشاهی در بغداد و بوشهر متصل است. به گونه‌ایی که پرواز کردن تمام وقت از لندن به تهران از طریقِ قاهره ممکن است. در تابستان نیز مسافرت هوایی از مسیر مسکو می‌تواند انجام شود.

جدول پرواز و قیمت‌ها در پیوست شماره IX این گزارش نقل شده است.

VI. مسائل اجتماعی

A. استاندارد زندگی: استاندارد زندگی زارعان که بخش بزرگ جمعیت را تشکیل می‌دهند و با [خرید] نیازمندیهای اساسی‌شان مالیات سنگین‌تری پرداخت می‌کنند، بسیار پایین باقی مانده، در حالیکه طبقات بالا و به‌طور کل طبقات متوسط و پایین‌تر از متوسط در شهرها می‌توانند خواسته‌هایشان را از طریق [تأمین] شمار زیادی از چیزهای لوکس مانند (لباس‌های بهتر، سینما، گرامافون، گردش‌های بیشتر و غیره) تأمین کنند، در حالیکه زارعان معمولاً توان برآورد این خواسته‌ها را ندارند. [دست‌یابی به] تسهیلات بیشتر از طریق خرید اقساطی، تمایل به گذران زندگیِ فراتر

از درآمد را در میان ایرانیان برجسته‌تر کرده است.

B. آموزش: توده مردم به‌طور کل بی‌سوادند. دولت اخیراً سیاست فرستادن یکصد دانشجو به اروپا به‌طور هر ساله و با هزینه خود و نیز استخدام تعدادی از اساتید فرانسوی برای تدریس در مدارس ایرانی، در پیش گرفته است. هدف اصلی باید آموزش خواندن و نوشتن به نسل نوخاسته باشد. مسئولین دولت به خاطر شمار بسیار محدود معلمان آموزش دیده تحت کنترل‌شان، خودشان را شدیداً ناتوان یافته‌اند اما توجه فزاینده‌ایی که نسبت به حل این مشکل صورت گرفته، احتمالاً این کار به موقع به ثمر بنشیند.

C. بهداشت و درمان: علی‌رغم تلاش‌های دولت [در خصوص بهداشت و درمان]، مخصوصاً به دلیل نبود روش‌های عملی در سازمان بهداشت، کمبود پزشکان آموزش دیده، کمبود بودجه، عقاید بدوی مردم در خصوص بهداشت و ترس بیمارستان‌ها از اینکه طبقات پایین تحریک شوند، پیشرفت‌های قابل توجهی صورت نگرفته است. تحت این شرایط، شیوع بیماریهایی مانند تیفوئید و آبله و نرخ بالای مرگ و میر ـ که به‌طور ترسناکی در میان کودکان رایج است ـ غیرطبیعی نیست. مالاریا، سل و تراخم از جمله بیماری‌هایی هستند که عموم [مردم] با آن مواجه‌اند.

VII. نتیجه گیری

وضعیت اقتصادی ایران را می‌توان اساساً بی‌نقص تعریف کرد. اگر مقدار زیاد صادرات نامرئی در نظر گرفته شود، تراز بازرگانی مثبت و بودجه متعادل است. بدهی ملی ایران چیزی نیست که به گفتنش بیارزد و بودجه‌های تحت کنترل دولت بیشتر از بدهی‌های آن است. علاوه براین، ایران منابع طبیعی [فراوان] دارد که هنوز منتظر توسعه‌اند. این حقیقت دارد که ثروت‌های معدنی ایران، - به غیر از نفت که از آن بهره‌برداری می‌کند و سود بی‌شماری که از آن می‌برد ادامه خواهد یافت- هنوز تا حد زیادی ناشناخته مانده است، اما تولیدات کشاورزی آن به نحو بسیار چشمگیری می‌تواند افزایش و بهبود یابد.

همانگونه که در گزارش سال ۱۹۲۷ گفته شد، ایران در تطبیق خود برای رسیدن به اهدافش است که تاکنون در دست‌یابی به موفقیت، ناکام مانده است. سیاستی که حدود چند سال گذشته برای ثابت نگه داشتن بخش قابل توجهی از درآمد کشور به

منظور تشکیل ذخیره طلا دنبال شد، در چرخش تراز مطلوب بازرگانی [ایران] به یک موقعیت نامطلوب و تضعیف پول ملی تأثیر داشته است. کاهش مداوم ارزش نقره، قطعاً همانند تمام کشورهای دیگر که پول پایه‌شان نقره است، سرمایه واقعی کشور را کاهش داده است، اما معرفی طلای معیار به روشی که طبق لایحه‌ایی وضع شده و اخیراً توسط مجلس به تصویب رسیده است به نظر می‌رسد که یک [روش] درمان پرهزینه باشد. این نرخ تصنعی که ارزش قران در خلال آن حفظ شده، بیشترین تأثیر نامطلوب بر تجارت داشته است. خطری که وجود دارد این است که طرح راه‌آهن و برنامه صنعتی سازی ناگزیر بایستی با مالیات‌های جدید پرداخت شود، اما دلیل ترسیدن این است که محدودیت مالیات گیری قبلاً آزموده شده است. دولت همچنین تمایلی برای برجسته کردن سیاست کنونی‌اش در ایجاد انحصارات دولتی جدید نشان می‌دهد. دولت [اگر چه بر انجام این ساست] تواناست اما بر ناامیدی ابتکار عمل بخش خصوصی تأثیر دارد.

ایران در حال عبور از یک مرحله گذار است. شاه، نظم قدیمی را پشت سر انداخته و وارد عصر جدیدی از تجدد و اصلاح شده است. شاه از طریقِ تجارب شخصی خود، آموختن را قاطعانه دنبال می‌کند. شخص می‌تواند امیدوار باشد که تلاش‌های وی در نهایت به موفقیتی که ایرانیان سزاوار آنند خواهد رسید.

پیوست‌ها

I. واردات (کشورهای اصلی مبدأ)

واردات به هزار قران

مهمترین کشورهای مبدأ	۱۹۲۲۸–۲۹			۱۹۲۷–۲۸	۱۹۱۳–۱۴	
	درصد از کل واردات	افزایش یا کاهش درصد	ارزش	ارزش	ارزش	درصد از کل واردات
امپراتوری بریتانیا به‌جز هند	۱۹.۱	-۳۳.۶	۱۵۷/۵۶	۲۳۶/۶۶۹	۹۷/۵۹۶	۱۵.۱
هند	۱۹.۳	-۳.۲	۱۵۸/۱۴۳	۱۶۳/۳۴۵	۸۰/۳۵۸	۱۲.۴

امپراتوری بریتانیا	۳۸.۴	-۲۱.۲	۳۱۵/۱۹۹	۴۰۰/۰۱۴	۱۷۷/۹۵۴	۳۷.۵
روسیه	۳۵.۵	-۳۹.۲	۲۹۱/۶۱	۲۰۹/۱۵۹	۳۵۵/۸۸۸	۵۵.۰
آلمان	۵.۸	+۴۶.۶	۴۷/۲۳۷	۳۲/۲۱۶	۳۰/۳۷۳	۴.۷
فرانسه	۴.۹	+۱۸.۰	۳۹/۸۳۶	۳۳/۷۵۹	۱۹/۶۲۹	۳.۰
آمریکا	۴.۸	+۵۷.۱	۳۹/۲۱۴	۲۴۹۶۱	۲۲۴	-
بلژیک	۵.۳	+۳۱.۴	۲۸/۹۳۸	۲۲/۰۲۴	۱۵/۳۹۲	۲.۴
ایتالیا	۲.۵	-۳۵.۷	۲۰/۸۴۳	۳۲/۴۰۵	۵/۵۹۸	۰.۹
هلند	۰.۹	+۲۷.۳	۷/۱۵۰	۵/۶۱۸	۱/۳۷۱	۰.۲
عراق	۰.۸	-۴۳.۸	۶/۷۹۳	۱۲/۰۸۱	۲۲/۳۳۹	۳.۴
ژاپن	۰.۵	-۵۹.۴	۴/۰۰۱	۹/۸۵۹	۴	-
چک‌اسلواکی	۰.۴	+۳۶.۸	۳/۳۳۲	۲/۴۳۵	-	-
جمع کل کشورها	-	+۱.۵	۸۱۹/۸۶۵	۸۰۷/۴۲۳	۶۴۷/۱۶۵	-

II. صادرات (کشورهای اصلی مقصد)

صادرات به هزار قران

	۱۹۲۸-۲۹			۱۹۲۷-۲۸	۱۹۱۳-۱۴	
کشورهای اصلی مقصد	درصد از کل صادرات	افزایش یا کاهش درصد	ارزش	ارزش	ارزش	درصد از کل صادرات
امپراتوری بریتانیا بجز هند	۲۵.۷۷	+۲۵.۲۷	۳۹۰/۹۹۱	۳۱۲/۰۹۷	۳۳/۳۱۹	۷.۳
هند	۹.۶	+۹.۳۲	۷۸۸/۱۴۵	۱۳۳/۳۵۱	۲۳/۷۹۲	۵.۲
امپراتوری بریتانیا	۳۵.۳۷	+۲۰.۵	۵۳۶/۷۷۹	۴۴۵/۴۴۸	۵۷/۱۱۱	۱۲.۵
مصر	۳۰.۰	+۴۵.۴۴	۴۵۶/۰۵۳	۸۲/۲۶۲	۵/۰۲۰	۱.۱
روسیه	۱۰.۹	-۱۶.۵	۱۶۶/۲۸۸	۱۹۹/۰۷۲	۳۰۲/۰۶۰	۶۶.۳
آمریکا	۵.۳	-۰.۴۴	۸۰/۶۸۷	۸۱/۰۴۳	۱۰/۲۱۰	۲.۲
فرانسه	۵.۲۷	-۷.۱۳	۸۰/۱۰۰	۸۶/۲۵۸	۴/۵۸۹	۱.۰
آلمان	۲.۷	+۲۳.۷	۴۱/۶۲۹	۳۳/۶۶۰	۲/۹۵۳	۰.۶
ترکیه	۲.۵	+۲.۸	۳۹/۳۴۲	۳۸/۲۷۸	۳۶/۸۶۷	۸.۱
عراق	۱.۳۶	-۳۲.۳	۲۰/۷۰۸	۳۰/۵۷۵	-	-
بلژیک	۲.۲۵	+۲۱.۶۴	۳۴/۲۳۱	۲۸/۱۴۷	۲۲۴	۰.۰۵

ژاپن	۱.۱۸	+۳۷۷.۲۴	۱۷/۹۷۳	۳/۷۶۶	–	–
چین	۰.۷۳	+۶۰۱.۸	۱۱/۱۳۲	۱/۵۸۶	۱/۱۴۲	۰.۲
ایتالیا	۰.۷۲	–۴.۷	۱۱/۰۵۰	۱۱/۵۹۳	۱۰/۴۷۴	۲.۳
جمع تمام کشورها	–	+۴۳.۱۳	۱/۵۱۷/۶۰۱	۱/۰۶۰/۴۱۱	۴۵۵/۸۴۰	–

نکته: افزایش فوق‌العاده صادرات به مصر در ۲۹–۱۹۲۸م به خاطر محاسبه محموله‌های نفتی است که به‌طور اسمی به آن کشور ارسال شده اما در حقیقت برای سایر کشورها فرستاده شده است.

III. کل بازرگانی (کشورهای اصلی درحال تجارت با ایران)

کل بازرگانی ـ صادرات و واردات (به هزار قران)

	۱۹۲۸–۲۹			۱۹۲۷–۲۸	۱۹۱۳–۱۴	
کشورهای اصلی طرف بازرگانی با ایران	درصد کل بازرگانی	درصد افزایش یا کاهش	ارزش	ارزش	ارزش	درصد کل بازرگانی
امپراتوری بریتانیا به‌جز هند	۲۳.۴۵	–۰.۱۳	۵۴۸/۰۴۷	۵۴۸/۷۶۶	۱۳۰/۹۱۵	۱۱.۹
هند	۱۳.۰	+۳.۴	۳۰۳/۹۳۱	۲۹۶/۶۹۶	۱۰۴/۱۵۰	۹.۴
امپراتوری بریتانیا	۳۶.۴	+۰.۷۷	۸۵۱/۹۷۸	۸۴۵/۴۶۲	۲۳۵/۰۶۵	۲۱.۳
روسیه	۱۹.۵۶	+۱۲.۰۳	۴۵۷/۳۵۰	۴۰۸/۲۳۱	۶۵۷/۹۴۸	۵۹.۷
مصر	۱۹.۵۱	–۴۵۴.۲۵	۴۵۶/۱۴۳	۸۲/۲۹۹	۵/۰۳۳	۰.۴
فرانسه	۵.۱۳	–۰.۰۶	۱۱۹/۹۳۶	۱۲۰/۰۱۷	۲۴/۲۱۸	۲.۲
آمریکا	۵.۱۳	+۱۳.۱	۱۱۹/۹۰۰	۱۰۶/۰۰۴	۱۰/۴۳۳	۰.۹
آلمان	۳.۸	+۳۴.۸۹	۸۸/۸۶۶	۶۵/۸۷۶	۳۳/۳۲۶	۳.۰
بلژیک	۲.۷	+۲۵.۹	۶۳/۱۶۹	۵۰/۱۷۱	۱۵/۶۱۶	۱.۴
ترکیه	۱.۷۱	–۳.۵۲	۴۰/۰۴۶	۴۱/۵۰۸	۵۹/۲۰۶	۵.۴
ایتالیا	۱.۳۶	–۲۷.۵۱	۳۱/۸۹۳	۴۳/۹۹۸	۱۶/۰۷۲	۱.۵
عراق	۱.۱۷	–۳۵.۵	۲۷/۵۰۰	۴۲/۶۵۶	(نک: ترکیه)	–
ژاپن	۰.۹۴	۶۱.۲۷	۲۱/۹۷۵	۱۳/۶۲۵	۴	–

چین	۰.۵۷	+۱۰۶.۳۵	۱۳/۳۳۹	۶/۴۶۴	۱/۶۷۶	۰.۲
جمع کل کشورها	–	۲۵.۱۴	۲/۳۳۷/۴۶۲	۱/۸۶۷/۸۴۴	۱/۱۰۳/۰۰۵	–

[در مورد کشور مصر] به پانوشت پیوست II نگاه کنید

IV.کالاهای اصلی وارداتی

کالا	سال	ارزش به هزار قران	درصد از کل	کشورهای اصلی ارزش به‌هزار قران	درصدسهم امپراتوری بریتانیا
پارچه‌های پنبه‌ای خالص	۱۹۲۷–۲۸	۲۳۶/۶۴۹	۲۰.۳	G.B ۹۸/۰۴۱؛ R. ۵۷/۲۲۵؛ B.I ۵۴/۸۵۲؛ I. ۱۷/۳۵۶؛	۶۲.۵
	۱۹۲۸–۲۹	۲۱۷/۰۳۱	۲۶.۵	R. ۱۰۰/۰۵۷؛ G.B ۵۹/۵۰۹؛ B.I ۳۷/۶۵۷؛ I. ۹/۷۸۴	۴۴.۸
قند و شکر شرینی‌سازی (به‌غیر از شکلات)	۱۹۲۷–۲۸	۹۲/۹۲۶	۱۱.۵	R. ۷۰/۳۲۷؛ B. ۱۱/۴۹۵؛ F. ۴/۷۵۴؛ H. ۴/۷۲۹	–
	۱۹۲۸–۲۹	۹۷/۰۷۱	۱۱.۸	R. ۶۹/۶۲۳؛ B. ۱۵/۹۱۴؛ H. ۶/۳۶۹؛ F. ۳/۸۸۳	–
چای	۱۹۲۷–۲۸	۶۵/۱۷۰	۶.۹	B.I ۵۳/۰۸۹؛ C. ۲/۸۶۷	۹۴.۷
	۱۹۲۸–۲۹	۶۸/۸۰۸	۸.۴	B.I ۶۷/۵۳۰؛ C. ۱/۱۷۹	۹۸.۲
ماشین و ابزارآلات	۱۹۲۷–۲۸	۴۲/۲۹۴	۵.۲	G.B. ۳۶/۳۵۷؛ G. ۲/۳۳۵	۸۶.۲
	۱۹۲۸–۲۹	۳۳/۵۰۶	۲.۹	G.B ۱۴/۳۳۰ G. ۵/۱۶۵	۶۱.۳
ابزارآلات از همه نوع شامل تایر و سایر قطعات یدکی	۱۹۲۷–۲۸	۳۲/۸۷۸	۴.۱	U.S ۱۷/۹۰۱؛ G.B ۶/۰۵۱؛ F. ۲/۸۹۱؛ I. ۲/۲۵۱	۱۸.۷
	۱۹۲۸–۲۹	۵۰/۴۵۷	۶.۱	U.S ۲۸/۱۲۲؛ F. ۶/۶۸۲؛ GB. ۶/۴۷۵؛ G. ۴/۱۴۱	۱۳.۰
نفت	۱۹۲۷–۲۸	۳۱/۶۶۶	۳.۹	R. ۲۷/۴۱۶؛ G.B ۲/۲۱۱	۷.۵
	۱۹۲۸–۲۹	۳۸/۳۸۷	۴.۷	R. ۳۴/۷۹۸؛ G.B. ۲/۵۳۸	۷.۲
شمش نقره	۱۹۲۷–۲۸	۲۲/۸۹۷	۲.۸	G.B ۲۲/۸۹۶	۹۹.۹
	۱۹۲۸–۲۹	۱/۸۰۱	۰.۲	F. ۱/۶۵۰	–

کاموا پنبه	۱۹۲۷–۲۸	۲۲/۶۲۵	۲.۲۸	؛۴/۵۲۶J.؛۱۶/۳۲۰B.I ۶۸۵G.B؛۹۳۲C.	۷۵.۲
	۱۹۲۸–۲۹	۱۶/۹۷۴	۲.۱	؛۴۸۶G.B؛۱۵/۵۰۵B.I ۲۵۱C.؛۴۴۶I.	۹۴.۲
خرازی اسباب‌بازی و آهن‌آلات	۱۹۲۷–۲۸	۲۰/۱۶۴	۲.۵	؛۴/۵۹۱G.؛۶/۷۹۴G.B ۱/۰۵۶R.؛۱/۳۲۸B.I؛۲/۶۵۰F.	۲۶.۳
	۱۹۲۸–۲۹	۲۳/۴۷۰	۲.۹	؛۵/۶۵۷G.B؛۸/۰۵۴G. ۱/۰۱۲B.I؛۱/۸۷۰F.؛۳/۵۹۰R.	۲۷.۹
پارچه‌های پنبه‌ای مخلوط با ابریشم مصنوعی	۱۹۲۷–۲۸	۱۶/۸۷۳	۲.۱	؛۳/۷۹۹G.B؛۷/۷۳۲I. ۳۸۲F.؛۹۲۰G.؛۳/۱۴۲B.	۲۶.۳
	۱۹۲۸–۲۹	۱۲/۶۲۹	۱.۵	؛۲/۸۰۸G.B.؛۵/۱۳۲I. ۱/۰۱۵F.؛۱/۰۵۷G.؛۱/۵۳۸B.	۲۷.۹
میخ، پیچ، میخ پرچ، میخ طویله و غیره	۱۹۲۷–۲۸	۱۴/۴۶۸	۱.۸	۷۹۱F.؛۱۲/۴۵۱G.B	۸۶.۹
	۱۹۲۸–۲۹	۲/۶۵۳	۰.۳	۳۱۲U.S؛۷۸۹R.؛۱/۱۶۲G.B	۴۶.۱
پارچه‌های پشمی خالص	۱۹۲۷–۲۸	۱۴/۳۹۴	۱.۸	؛۲/۹۱۸G.B؛۳/۹۸۴F. ۱/۲۸۸I.؛۱/۶۹۷G.؛۲/۶۹۵B.	۲۳.۸
	۱۹۲۸–۲۹	۱۷/۲۰۴	۲.۱	؛۴/۴۷۵B.؛۵/۶۳۹F. ؛۱/۵۶۵G.؛۲/۹۳۷G.B ۱/۱۱۰I.	۱۸.۲
آهن و وسایل فولادی به جز ماشین‌آلات و سخت‌افزار	۱۹۲۷–۲۸	۱۲/۱۱۶	۱.۵	؛۷۷۱G.؛۹/۸۶۵G.B ۴۳۲R.؛۵۷۵M.	۸۳.۴
	۱۹۲۸–۲۹	۱۳/۲۳۸	۱.۶	۸۸۱G.؛۹۰۱R.؛۱۱/۱۸۳G.B	۸۵.۴
آهن و فولاد به شکل شمش و ورق	۱۹۲۷–۲۸	۱۱/۱۹۸	۱.۴	؛۳/۴۰۲U.S؛۴/۷۸۰R. ۲/۳۴۷G.B	۲۲.۲
	۱۹۲۸–۲۹	۶/۷۸۶	۰.۸	۱/۹۱۴G.B؛۴/۳۴۶R.	۲۹.۵
سکه طلا و نقره	۱۹۲۷–۲۸	۱۱/۱۱۲	۱.۴	؛۲۵۲R.؛۶/۴۷۷B.I ۱۸۱T.	۵۸.۳
	۱۹۲۸–۲۹	۶۱/۵۰۹	۷.۵	؛۱۷/۷۳۰G.B؛۳۰/۰۳۶R. ۹/۱۷۰B.I	۴۳.۷
آرد	۱۹۲۷–۲۸	۸/۳۰۹	۱.۳	؛۱/۹۴۵B.I؛۲/۹۰۶R.	۲۴.۲
	۱۹۲۸–۲۹	۲/۵۳۴	۰.۳	۱/۰۰۶R.؛۱/۴۸۰B.I	۶۰.۵
پارچه‌های مخلوط	۱۹۲۷–۲۸	۷/۵۷۹	۰.۹	؛۱/۷۴۱F.؛۳/۱۰۷G.B	۴۳.۸

پنبه و پشم	۱۹۲۸-۲۹	۹/۹۳۷	۱.۲	۶۲۰I.؛۸۶۷G.؛۹۸۴B. ؛۲/۵۰۸B.؛۳/۱۳۰G.B ۵۶۲I.؛۹۳۵G.؛۲/۲۰۲F.	۳۱.۶
برنج	۱۹۲۷-۲۸ ۱۹۲۸-۲۹	۶/۹۶۵ ۴/۷۲۹	۰.۹ ۶.۰	۶/۹۴۰B.I ۴/۶۹۷B.I	۹۹.۷ ۹۹.۳
پوشاک شامل کتان، چتر و غیره	۱۹۲۷-۲۸ ۱۹۲۸-۲۹	۶/۸۸۸ ۱۰/۲۱۸	۰.۸ ۱.۲	؛۱/۳۹۶F.؛۱/۹۷۶G. ۱/۰۵۵G.B ؛۲/۲۱۹F.؛۳/۲۷۷G. ۲/۰۵۶G.B	۲۴.۳ ۲۵.۵

سایر واردات به غیر از آنچه که در بالا ذکر شد برای سال ۲۹-۱۹۲۸ عبارتند از(به ۱۰۰۰ قران): شیشه ۴/۹۲۷، کاغذ ۴/۰۸۹، گالش ۵/۳۹۹، کبریت ۳/۹۸۷؛ سایر داروها ۴/۰۸۰؛ مبلمان ۴/۶۸۳، پارچه‌های کتان و کنف ۴/۳۴۱، سایر محصولات شیمیایی ۹/۲۹۵، پارچه‌های ابریشم طبیعی ۲/۱۳۳، پوست بره ۲/۵۹۴، ادویه ۳/۸۶۷؛ مشروبات الکلی ۲/۸۱۶؛ مس و نیکل به صورت شمش و ورق ۲/۸۷۵؛ سیمان ۲/۴۴۱.

V.کالاهای اصلی صادراتی

کالاهای اصلی صادراتی

کالاها	سال	ارزش به هزار قران	درصد از کل	بازارهای اصلی ارزش به‌هزار قران	درصدسهم امپراتوری بریتانیا
نفت	۱۹۲۷-۲۸ ۱۹۲۸-۲۹	۵۹۹/۶۵۵ ۱/۰۳۷/۶۰۶	۵۶.۵ ۸.۴	؛۸۳/۱۹۲F.؛۲۷۴/۹۶۲G.B ۷۷/۰۷۲E.؛۸۲/۰۱۴B.I G.B۳۳۹/۳۱۱؛۴۴۹/۰۸۰E. ۷۴/۲۷۷F.	۵۹.۵ ۴۱.۷
فرش‌های پشمی	۱۹۲۷-۲۸	۱۵۴/۰۶۲	۱۴.۵	؛۳۴/۳۶۱T.؛۷۲/۹۸۱U.S	۲۱.۵

	۱۹۲۸–۲۹	۱۵۹/۳۵۱	۱۰.۵	۱۲/۴۰۳B.I؛۲۰/۷۱۷؛G.B ؛۲۶/۰۵۳G.B؛۷۵/۳۲۲U.S ۸/۳۸۰B.I؛۳۱/۷۰۳T.	۲۱.۶
میوه (خشکبار)	۱۹۲۷–۲۸	۴۸/۳۰۵	۴.۶	۱۱/۲۲۱B.I؛۲۹/۹۶۵R. ۳/۳۱۹M.	۲۴.۴
	۱۹۲۸–۲۹	۴۹/۶۱۳	۳.۳	؛۱۳/۹۳۴.B.I؛۱۳/۹۳۴R. ۲/۹۳M	۳۲.۹
پنبه وش	۱۹۲۷–۲۸	۴۷/۰۴۸	۴.۴	۶/۰۱۶B.I؛۴۰/۸۳۱R.	۱۲.۸
	۱۹۲۸–۲۹	۵۲/۶۸۰	۳.۵	۱/۶۵۸B.I؛۵۰/۷۹۶R.	۳.۱
برنج	۱۹۲۷–۲۸	۴۷/۰۲۰	۴.۴	۴۶/۹۶۳R.	–
	۱۹۲۸–۲۹	۲۸/۸۶۰	۱.۸	۲۸/۸۱۴R.	–
تریاک	۱۹۲۷–۲۸	۴۳/۲۶۳	۴.۱	∞؛۶/۶۰۳G.B.؛*۳۰/۵۶۹R. ۱/۵۳۸C.؛۳/۶۸۶J.	۱۵.۳
	۱۹۲۸–۲۹	۶۵/۰۴۰	۴.۳	؛۱۷/۹۴۷J.؛∞۲۳/۳۳۲G.B ۱۱/۱۲۵C.؛*۱۲/۵۵۳R.	۳۵.۹
کتیرا	۱۹۲۷–۲۸	۱۴/۳۹۲	۱.۴	؛۳/۳۷۸M.؛۴/۰۴۳B.I ۲/۰۹۰US؛۲/۴۷۶R.	۴۰.۲
	۱۹۲۸–۲۹	۱۵/۸۵۱	۱.۰	؛۴/۲۴۱G.B؛۴/۲۴۱M. ؛۳/۳۹۹R.؛۳/۶۱۷C. ۲/۷۹۱B.I	۴۰.۴
پوست دباغی شده	۱۹۲۷–۲۸	۱۴/۰۸۹	۱.۴	۱۴/۰۲۸R.	–
	۱۹۲۸–۲۹	۹/۸۵۲	۰.۶	۹/۶۷۱R.	–
پشم خام	۱۹۲۷–۲۸	۱۳/۴۶۸	۱.۳	؛۳/۱۷۹B.I ؛۱۰/۱۳۱R. ۱/۱۴۱M.	۱۶.۲
	۱۹۲۸–۲۹	۱۵/۶۱۶	۱.۰	۳/۲۱۸B.I ؛۱۲/۱۷۱R.	۲۰.۶
پوست گوسفند	۱۹۲۷–۲۸	۸/۷۱۷	۰.۸	؛۲/۰۲۵US. ؛۳/۹۹۳G. ۱/۵۲۱T.	۸.۲
	۱۹۲۸–۲۹	۱۲/۳۵۷	۰.۸	؛۲/۲۸۰US. ؛۵/۶۸۸G. ۱/۸۳۷T.	۵.۶
پوست آماده نشده	۱۹۲۷–۲۸	۷/۹۵۵	۰.۷	؛۱/۵۳۷US ؛۲/۶۱۹G.B ۱/۰۰۷M	۴۵.۵
	۱۹۲۸–۲۹	۵/۷۴۵	۰.۴	؛۱/۰۴۲US ؛۱/۸۸۰G.B	۳۷.۱

				909R	
پوست بره	۱۹۲۷-۲۸	۷/۶۴۳	۰.۷	۳/۲۰۷R.؛۳/۵۳۷G.R	۵۴۸
	۱۹۲۸-۲۹	۷/۲۱۴	۰.۵	۲/۵۰۱G.B.؛۴/۱۷۹R	۳۷۸
پیله ابریشم	۱۹۲۷-۲۸	۶/۳۹۸	۰.۶	۲/۸۰۳C.؛۳/۵۴۶I.	-
	۱۹۲۸-۲۹	۹/۱۵۲	۰.۶	۲/۲۳۶C.؛۶/۷۲۶I.	-

سایر صادرات ایران در سال ۲۹-۱۹۲۸ عبارتند از (ارقام به‌هزار قران): سایر پوست‌ها ۴/۵۵۰؛ ماهی ۳/۷۹۸؛ ابریشم خام ۲/۸۵۴؛ تنباکوی خام ۲/۶۲۳؛ سایر صمغ‌ها ۲.۵۲۷؛ مو ۲/۲۸۵؛ پوشاک ۲/۲۲۲؛ زیورآلات طلا ۲/۰۴۴؛ پارچه‌های ابریشم طبیعی ۱/۷۸۸؛ دام زنده ۱/۶۹۹؛ پارچه‌های پنبه‌ایی ۱/۶۴۶؛ خاویار ۱/۶۴۳ و غیره.

علایم اختصاری:

G.B = امپراتوری بریتانیا (به استثنای هند انگلیس) عمدتاً بریتانیای کبیر	B. = بلژیک
R. = روسیه	G. = آلمان
T. = ترکیه	E. = مصر
B.I = هند انگلیس	F. = فرانسه
I. = ایتالیا	H. = هلند
J. = ژاپن	C. = چین
	M. = بین النهرین

*. این ارقام شامل ۲۷/۴۴۶/۷۲۰ قران در سال ۲۸-۱۹۲۷ و ۱۰/۴۸۹/۳۰۰ قران در سال ۲۹-۱۹۲۸ از تریاک است که اسماً به ولادی وستوک حمل شده اما حقیقتاً به این بندر نرسیده است.

∞.بخش عمده این تریاک به حساب انحصار تریاک سنگاپور بارگیری شده است.

VI. فهرست آن دسته ازکالاهایی که برای واردات آنها ارز خارجی تنها با اجازهٔ مخصوص کمیسیون کنترل واردات می‌تواند خریداری شود.

حیوانات از هر نوع

چوب از هر نوع، شامل هیزم
مشروبات الکلی به استثنای مشروبات پزشکی
زغال و زغال سنگ
کره تازه و نمک زده به استثنای کره پاستوریزه در بسته‌های کوچک
برنج
گندم، جو، جو دوسر و سایر غلات با ارزش غذایی
آرد
نان
میوه خشک و تازه
شیر تازه، شامل شیر دلمه
سبزیجات تازه
تخم ماکیان یا [پرندگان] شکاری
شیرینی‌جات از همه نوع
گوشت تازه و گوشت شکار تازه
پوشال، البسه و کالاهای آرایشی از هر نوع
آلات موسیقی و اجزای آن
پنبه وش
پیله ابریشم، ابریشم خام و نخاله و ابریشم زائد
قالی و فرش از هر نوع
بند کفش و نواز قیطان از هر نوع
منسوجات قلاب‌دوزی از جمله پارچه‌های منجوق‌دار و پارچه‌هایی که با طرح‌های تجملی تزیین شده
پارچه‌های ابریشم مصنوعی یا ابریشم خالص از همه نوع
پارچه ابریشمی ناخالص یا از ابریشم زائد
دستگاهای عکاسی و فیلمبرداری و وسایل جانبی آنها
وسایل بازی و سرگرمی به غیر از موارد آموزشی
جواهرآلات بدلی
ورق‌های بازی

اسباب و اثاثیه منزل از هر نوع به غیر از لامپ‌های معمولی
جواهرآلات و کارهای فلزی گرابها
اشیاء هنری و کلکسیونی
عطریات از همه نوع
پوست خام و خشک یا نمک زده پوست‌های آماده برای خز
سنگ از همه نوع شامل سنگ‌های قیمتی و مروارید
سفالینه و چینی‌آلات از همه نوع
صابون‌های معطر
شیشه و آیینه از هر شکل
تمام کالاهای شیشه‌ای و بلوری تزیینی
کالسکه و وسایل چرخداز از هر شکل

VII. مسافت راه‌های اصلی ایران بر اساس مایل انگلیسی

برگرفته از نقشهٔ راه‌های کلنل آ. ف. موریس A. F. Morris مدیر کل راه‌های ایران که در سال ۱۹۲۸ توسط بخش راه وزارت فواید عامه در تهران منتشر شد. مسافت‌ها از کیلومتر به‌مایل تبدیل شده‌اند. با محاسبهٔ یک‌مایل برابر ۱۶۰۹ متر که به تازه‌ترین رکوردها توجه شده است.

		(مایل)	
		جزیی	کلی
تهران	قزوین	–	۹۰
	همدان	۱۴۵	۲۳۵
	کرمانشاه	۱۱۸	۳۵۳
	قصر شیرین	۱۱۲	۴۶۵
تهران	خسروی (مرز عراق)	۱۵	۴۸۰
	قزوین	–	۹۰
	زنجان	۱۱۲	۲۰۲
	میانه	۸۳	۲۸۵
	تبریز	۱۱۴	۳۹۹
تهران	جلفا (مرز روسیه)	۸۲	۴۸۱
	همدان	–	۲۳۵

	ملایر (دولت‌آباد)	۵۴	۲۸۹
	بروجرد	۳۷	۳۲۶
	خرم‌آباد	۷۳	۳۹۹
	دزفول	۱۶۵	۵۶۴
	اهواز (ناصری)	۱۱۲	۶۷۶
تهران	محمره (خرمشهر)	۸۰	۷۶۵
	قم	–	۹۳
	سلطان‌آباد (اراک)	۸۴	۱۷۷
	ملایر (دولت‌آباد)	۶۲	۲۳۹
تهران	محمره (خرمشهر)	۴۶۷	۷۰۹
	قزوین	–	۹۰
	رشت	۱۲۰	۲۳۰
تهران	پهلوی (انزلی)	۲۰	۲۱۰
	قم	–	۹۳
	دلیجان	۵۷	۱۵۰
	رباط ترک	۲۰	۱۷۰
	اصفهان	۹۹	۲۶۹
	شیراز	۳۱۲	۵۸۱
	کازرون	۷۱	۶۵۲
تهران	بوشهر	۱۰۵	۷۵۷
	فیروزکوه	–	۸۷
	علی‌آباد	۶۷	۱۵۴
	ساری	۱۵	۱۶۹
تهران	بندرگز	۶۱	۲۳۰
	فیروزکوه	–	۸۷
	سمنان	۵۲	۱۳۹
	دامغان	۷۰	۲۰۹
	شاهرود	۴۲	۲۵۱
	سبزوار	۱۶۹	۴۲۰
	نیشاپور	۶۶	۴۸۶
	شریف‌آباد	۴۷	۵۳۳
	مشهد	۲۵	۵۵۸
تهران	باجگیران (مرز روسیه)	۱۴۷	۷۰۵

	شریف‌آباد (ازراه‌فوق)	–	۵۳۳
	تربت حیدری	۶۱	۵۹۴
	قائن	۱۴۳	۷۳۷
	بیرجند	۶۶	۸۰۳
مشهد	دزدآب (زاهدان)	۲۸۵	۱۰۸۸
	شریف‌آباد	–	۲۵
	دزدآب (زاهدان)	۵۵۵	۵۸۰

VIII. نرخ حمل و نقل وسایل موتوری

VIII نرخ حمل و نقل وسایل موتوری

جدول مقایسه نرخ حمل و نقل برای وسایل نقلیه موتوری

۱	۲	۳	۴	۵		۶		۷		۸
از	به	مسافت تقریبی به مایل	زمان معمولی رسیدن بار	حداقل و حداکثر قیمت برای هر خروار تبریز (۶۵۴۶۴ پوند)		حداکثر و حداقل نرخ به شیلینگ برای هر تن (۲/۲۴۰پوند)		میانگین نرخ در سال ۱۹۲۹		مسافت تقریبی به مایل
								یک خروار به تومان	یک تن به شیلینگ	
			روز	تومان		شیلینگ				
				۱۹۲۸	۱۹۲۹	۱۹۲۸	۱۹۲۹			
بوشهر	اصفهان	۴۸۸	۶-۸	۲۸-۴۲	۳۶-۴۸	۴۰۰-۶۰۰	۴۲۲-۵۹۶	۴۰	۴۹۸	۴۸۸
بوشهر	شیراز	۱۷۶	۴-۶	۱۶-۲۵	۱۶-۳۵	۲۳۰ ۳۵۹	۲۰۰ ۴۳۳	۲۵	۳۱۳	۱۷۶
بوشهر	تهران	۵۷۵	۸-۱۲	۵۵-۷۵	۴۰-۷۰	۷۸۴ ۱۰۷	۴۹۸ ۸۷۳	۵۰	۶۲۲	۵۷۵
دزداب (زاهدان)	مشهد	۵۸۰	۴-۸	۱۸-۲۵	۱۲-۱۸	۲۵۹ ۳۵۹	۱۴۹ ۲۲۵	۱۵	۱۸۵	۵۸۰
اصفهان	تهران	۲۶۹	۳-۵	۷-۱۳	۵-۱۲	۱۰۰ ۱۸۸	۷۲ ۱۴۹	۱۰	۱۲۴	۲۶۹
قصر شیرین	کرمانشاه	۱۱۲	۱-۲	۶-۸	۴.۵-۶	۸۸ ۱۱۳	۵۵-۷۶	۵	۶۲	۱۱۲
کرمانشاه	تهران	۳۵۳	۳-۵	-۱۷-۲۵	۱۰-۲۰	۲۴۲ ۳۵۹	۱۲۴ ۲۵۱	۱۳	۱۷۵	۳۵۳
محمره	تهران	۷۵۶	۸-۱۴	---	۲۵-۴۵	----	۳۱۳-۵۶۰	۳۰	۳۷۵	۷۵۶
پهلوی	تهران	۲۳۰	۲-۳	۱۳-۲۰	۷-۱۲	۱۸۸ ۲۹۰	۸۷ ۱۴۹	۹	۱۱۳	۲۳۰
شیراز	اصفهان	۳۱۲	۲-۴	۱۵-۲۴	۱۳-۱۸	۲۱۳ ۲۴۲	۱۶۴ ۲۲۵	۱۵	۱۸۵	۳۱۲
شیراز	تهران	۵۸۱	۴-۸	۲۳-۴۰	۱۸-۴۰	۳۳۰-۵۷۶	۲۲۵ ۴۹۸	۲۵	۳۱۳	۵۸۱
تهران	بوشهر	۷۵۷	۸-۱۲	۲۰-۳۰	۱۸-۳۰	۲۹۰ ۴۳۰	۲۲۵ ۳۷۴	۲۴	۲۹۸	۷۵۷
تهران	کرمانشاه	۳۵۳	۳-۵	۹-۱۲	۷-۱۰	۱۲۹ ۱۷۱	۸۷ ۱۲۴	۸	۹۸	۳۵۳
تهران	مشهد	۵۵۸	۴-۶	۱۸-۳۵	۱۶-۳۰	۲۵۹ ۵۰۰	۲۰۰ ۳۷۴	۲۳	۲۹۱	۵۵۸
تهران	محمره	۷۵۶	۸-۱۴	---	۱۶-۳۰	---	۲۰۰ ۳۷۴	۲۰	۲۵۱	۷۵۶
تهران	پهلوی	۲۳۰	۲-۳	۳-۵	۲۵ ۳۵	۴۲-۷۱	۳۳-۴۴	۳	۳۶	۲۳۰
تهران	تبریز	۳۹۹	۴-۶	۱۴-۲۰	۱۲-۱۸	۲۰۰ ۲۸۸	۱۴۹ ۲۲۵	۱۵	۱۸۵	۳۹۹

نکته: نرخ کرایه در راه بوشهر ـ اصفهان در سال ۱۹۲۹ به دلیل شورش ایـلات به‌طور غیرعادی بالا بود.

در ۱۹۲۷، یک پوند =۴۸ قران؛ در ۱۹۲۸ یک پـوند =۴۸ قـران؛ در ۱۹۲۹ یک پوند =۵۵ قران؛ یک تومان =۵۵ قران؛ ۳/۴۲خروار =۱ تن =۲/۲۴۰ پوند.

IX.خدمات هوایی

خدمات هوایی شرکت یونکرس در ایران: جدول پرواز و قیمت‌ها

بین	تعداد سفر در هفت	زمان مسافرت زمینی (به‌روز)	زمان مسافرت هوایی (به‌ساعت)	مسافت راه زمینی (به‌مایل)	کرایه مسافر (به‌دلار آمریکا)	کرایه یک‌کیلو کالا یا چمدان (به‌دلار آمریکا)
تهران ـ بغداد	۲	۳۰۴	۷:۳۰	۶۰۰	۷۵	۰.۷۵
تهران ـ باکو	۱	۲	۸	–	۶۵	۰.۸۰
تهران ـ بوشهر	۲	۳–۵	۸	۷۵۷	۸۰	۰.۶۵
تهران ـ همدان	۲	۱۱	۲:۴۵	۲۳۵	۳۰	۰.۳۰
تهران ـ اصفهان	۲	۱	۳:۳۰	۲۶۹	۳۰	۰.۳۰
تهران ـ کرمانشاه	۲	۱/۵	۴:۱۵	۳۵۳	۴۰	۰.۴۰
تهران ـ مشهد	۲	۲–۳	۶	۵۵۸	۵۵	۰.۵۵
تهران ـ پهلوی	۱	۱	۲	۲۳۰	۳۰	۰.۳۰
تهران ـ شیراز	۱	۲/۵–۳	۶	۵۸۱	۶۰	۰.۶۰
بغداد ـ همدان	۲	۲–۳	۴:۴۵	۳۶۵	۵۵	۰.۵۵
بغداد ـ کرمانشاه	۲	۱/۵–۲	۲:۱۵	۲۴۷	۴۰	۰.۴۰
باکو ـ پهلوی	۱	۱	۳	–	۳۵	۰.۳۵
بوشهر ـ اصفهان	۲	۲–۴	۵	۴۸۸	۵۵	۰.۵۵
بوشهر ـ شیراز	۲	۱–۲	۱:۳۰	۱۷۶	۲۸	۰.۲۸
همدان–کرمانشاه	۲	۰/۵–۱	۱:۳۰	۱۱۸	۱۵	۰.۱۵
اصفهان ـ شیراز	۲	۱–۲	۳	۳۱۲	۳۵	۰.۳۵

وضعیت اقتصادی ایران[1]

(جولای ۱۹۳۵م/ تیر ۱۳۱۴ش.)

خلاصه بازرگانی

مساحت: حدود ۱/۶۴۸/۰۰۰ کیلومتر مربع

جمعیت: حدود ۱۲/۰۰۰/۰۰۰ نفر تخمین زده می‌شود که میانگین تقریبی تراکم ۱۹ نفر در هر مایل مربع را مشخص می‌کند

مذهب: اکثر مردم مسلمان شیعه‌اند مهمترین فرقه بعدی اهل سنت‌اند و احتمالاً تعداد آنها حدود یک میلیون نفر است، یهودی‌ها، بهایی‌ها، زرتشتی‌ها، ارمنی‌ها، نستوری‌ها و سایر مسیحیان احتمالاً حدود ۲۰۰۰۰۰ نفر هستند.

آموزش: تعداد مدارس در سال‌های اخیر تا حدود زیادی افزایش یافته است. رقم جدید کل مدارس کشور در مقایسه با تعداد مدارس در ده سال پیش که کمتر از ۲۰۰۰ مورد بود، اکنون ۴۸۵۵ مورد عنوان شده است.

زبان: مکاتبات بازرگانی با کشورهای خارجی عمدتاً با زبان فرانسه و انگلیسی صورت می‌گیرد.

پول رایج: واحد پول رایج ریال نقره ۱۰۰ دیناری است. اسکناس‌های منتشر

۱. این بخش ترجمه گزارشی از س. سیموندز، دبیر اجرایی بخش بازرگانی کنسولگری بریتانیا در تهران با عنوان زیر:

Department of Overseas Trad, *Eonomic Conditions in Iran (Persia)*, July, 1935, Report by S. Simmonds, London, 1935.

شده توسط بانک ملی ایران در قطعات ۵، ۱۰، ۲۰، ۵۰، ۱۰۰، ۵۰۰ و ۱۰۰۰ ریالی است.

ارز: میانگین نرخ رسمی پوند استرلینگ در طی ۵ سال گذشته به قرار زیر است:

۳۰-۱۹۲۰	قیمت ۱ پوند	۵۸ قران
۳۱-۱۹۳۰	قیمت ۱ پوند	۶۳/۴۰ قران
۳۲-۱۹۳۱	قیمت ۱ پوند	۸۴/۸۵ قران
۳۳-۱۹۳۲	قیمت ۱ پوند	۹۸/۲۷ قران
۳۴-۱۹۳۳	قیمت ۱ پوند	۸۰/۴۵ قران

اوزان و مقیاس‌ها: به موجب قانونی که در ۸ ژانویه ۱۹۳۳م/ ۱۸ دی ۱۳۱۱ش. تصویب شده بود، در ۱فروردین۱۳۱۴ش/۲۱ مارس۱۹۳۵ سیستم متریک اجرا گردید. واحد اوزان ۱ کیلوگرم (معادل یک سوم من تبریز) واحد اوزان است و متر واحد اندازه است. اوزانی که بطور رسمی از دور خارج شده اما هنوز در کشور مورد استفاده قرار می‌گیرند به شرح زیر است:

وزن ایرانی	وزن انگلیسی	سیستم متریک
۱ مثقال	۷۱/۶ گرین	۴/۶۴ گرم
۱ سیر	۲ اوز، ۱۸۵ گرین	۷۴/۲۴ گرم
۱ من تبریز = ۴۰سیر	۶/۵۴۶۴ پوند	۲/۹۷۰ کیلوگرم
۱ خروار تبریز	۶۵۴/۶۴ پوند	۲۹۷ کیلوگرم
۳ خروار	۱/۹۶۳/۹۲ پوند	۱ تن کوتاه (تقریباً)
۳/۵ خروار	۲/۲۹۱/۲۴ پوند	

نکته: باتمن که معمولاً به اختصار «من» گفته می‌شود در شهرهای مختلف متفاوت است اما من تبریز بیشترین کاربرد را داشته و در شمال ایران عمومیت دارد. یک من شاه برابر با دو من معمولی است.

تقویم ماه‌های رسمی عبارتند از:

فروردین	۲۲ مارس تا ۲۱ آوریل
اردیبهشت	۲۲ آوریل تا ۲۲ می
خرداد	۲۳ می تا۲۲ژوئن
تیر	۲۳ ژوئن تا ۲۳ جولای
مرداد	۲۴ جولای تا ۲۳ آگوست
شهریور	۲۴ آگوست تا ۲۳ سپتامبر
مهر	۲۴ سپتامبر تا ۲۳ اکتبر
آبان	۲۴ اکتبر تا ۲۲ نوامبر
آذر	۲۳ نوامبر تا ۲۲ دسامبر
دی	۲۳ دسامبر تا ۲۰ ژانویه
بهمن	۲۱ ژآنویه تا ۱۹ فوریه
اسفند	۲۰ فوریه تا ۲۱ مارس

بنابراین یک سال، برای اهداف معمولی از جمله سال مالی از ۲۲ مارس تا ۲۱ مارس است. سال اقتصادی برای درآمدهای گمرکات، سهام و غیره، از ۲۲ ژوئن تا ۲۱ ژوئن / اول تیرماه تا اول تیرماه [سال بعد] است.

محدودیت‌های ارز: خرید مقدار معینی ارز خارجی از دولت با نرخ‌های دل‌بخواهی به موضوع واردات دسته محدودی از کالاها نیاز دارد. به غیر از این، تمام معاملات ارز در ایران آزاد است.

واردات اصلی: واردات اصلی عبارتند از: پارچه‌های پنبه‌ایی، قند، چای، وسایل موتوری، ماشین‌آلات، مصالح راه‌آهن و فراورده‌های نفتی.

صادرات اصلی: به غیر از فراورده‌های نفتی، صادرات اصلی عبارتند از: فرش، پنبه وش، میوه (به صورت خشکبار و تازه)، خز و پوست، پوست گوسفند، پشم، کتیرا، برنج و تریاک.

بازرگانی با بریتانیا: ارقام پنج سال گذشته مطابق فهرست گمرکات ایران به شرح زیر است:

سال	واردات از بریتانیا شامل کالاهای بدون عوارض		صادرات به بریتانیا شامل محموله‌های نفتی	
	ریال	پوند	ریال	پوند
۱۹۲۹-۳۰	۲۰۸/۴۷۵/۴۵۰	۳/۵۹۴/۴۰۵	۶۰۱/۳۵۷/۳۱۶	۱۰/۳۶۸/۲۳۰
۱۹۳۰-۳۱	۲۴۶/۴۰۴/۴۱۰	۳/۸۸۶/۵۰۵	۵۲۲/۹۰۷/۹۵۶	۸/۲۴۷/۷۶۰
۱۹۳۱-۳۲	۹۳/۵۷۵/۰۸۰	۱/۱۰۲/۸۳۰	۵۰۳/۳۶۷/۲۵۰	۵/۹۳۲/۴۳۵
۱۹۳۲-۳۳	۱۰۴/۳۰۴/۱۹۰	۱/۰۶۱/۷۷۰	۵۱۴/۳۴۴/۹۳۰	۵/۲۳۴/۰۰۰
۱۹۳۳-۳۴	۱۳۷/۲۷۵/۹۰۰	۱/۷۰۶/۳۵۰	۶۰۲/۵۴۸/۷۸۵	۷/۴۸۹/۷۳۰

(به غیر از شمش طلا)

از ژوئن ۱۹۳۱، سال اقتصادی در اول تیر یعنی حدود ۲۲ ژوئن آغاز شود.

حمل و نقل: حمل و نقل با چهارپایان اکنون عمدتاً به انتقال محصول روستاها و مسیرهای دور از راه‌های اصلی محدود شده است. عملاً تمام کالاهای وارداتی یا صادراتی با وسایل موتوری حمل می‌شود. کالاهای رسیده به بندر شاه (ترکمن) در دریای خزر را می‌توان با قطار تا شاهی (قائم‌شهر) یعنی حدود ۱۲۸ کیلومتر از ساحل و از بندر شاهپور در خلیج فارس تا صالح آبا (دزفول)، یعنی تا حدود ۲۴۵ کیلومتر از بندر انتقال داد. از صالح‌آباد (دزفول) حمل و نقل موتوری در دسترس قرار دارد. نرخ حمل و نقل در پیوست معین شده است.

پست و تلگراف

پست امانات: پرداخت هزینهٔ پستی که برای بسته‌های امانی پرداخت می‌شود تنها تا حمل به گمرک‌خانه‌های مرزی ایران را پوشش می‌دهد. ارسال محموله‌های پستی زمینی به مقصد، متفاوت است و بر طبق مقصد قبل از ارسال جمع‌آوری می‌شود. بسته‌های پستی را می‌توان از طریق بنادر خلیج فارس، بغداد، قصر شیرین یا از طریق هند و نوک کندی[1] فرستاد اما از طریق این مسیر آخری تنها بسته‌های بیمه نشده فرستاده می‌شوند. بسته‌های پستی ممکن است به صورت ترانزیت از مسیر قلمرو اتحاد شوروی به مقصد آلمان، لیتوانی و استونی یا از طریق این مناطق

1. Nok Kandy.

فرستاده شوند. تمام بسته‌ها بایستی به دقت در جعبه‌های چوبی، روی، قلع یا چرم محکم بسته‌بندی شوند.

تلگراف: دولت ایران در سال ۱۹۳۱ خطوط تلگراف شرکت تلگراف هند و اروپا و بخش تلگراف هند و اروپا را به دست آورد. دولت همچنین در تهران، پهلوی (انزلی)، تبریز، مشهد، کرمانشاه، شیراز و کرمان ایستگاه‌های بی‌سیم دارد.

تلفن: شرکت تلفن با سهامی محدود[1] عملاً [کنترل] تمام سیستم تلفن ایران را در دست دارد. سیستم شامل تلفن راه دور میان اکثر شهرهای بزرگتر و روستاهای کنار راه‌های اصلی است.

پست‌نامه: نامه‌هایی که با پست عادی فرستاده می‌شوند از طریق اتحاد جماهیر شوروی به ایران ارسال می‌گردد و ۹ تا ۱۲ روز طول می‌کشد تا به تهران برسند نامه‌های پستی هوایی که از طریق بغداد فرستاده می‌شود، معمولاً یک یا دو روز بیشتر طول می‌کشند.

راه‌های تردد

۱. **بنادر خلیج فارس:** شرکت کشتی بخار سریع‌السیر هند انگلیس بین بمبئی و بصره کار می‌کند و در مسیرهای رفت و برگشت در بوشهر و خرمشهر توقف می‌کند. یک سرویس منظم هفتگی حمل مسافر در روزهای جمعه بمبئی را ترک کرده و چهارشنبه‌ها به بوشهر و پنج‌شنبه‌ها به خرمشهر و بصره می‌رسد.

خط کندرو از بمبئی حرکت کرده و در کراچی و به بندرهای متعدد هند و در [بنادر] خلیج فارس از جمله بندرعباس، بوشهر و خرمشهر توقف می‌کند. اتاق درجه اول و درجه دوم در هر دو سرویس وجود دارد و کالاهای انتقال یافته از یک کشتی به کشتی دیگر در بمبئی حمل می‌شود.

خط کشتیرانی استرایک، خط‌الرمان و بوکنال[2] و خط آلمانی هانزا[3]، ماهانه سرویس محمولات را به بصره منتقل کرده و در بوشهر و خرمشهر توقف می‌کنند.

خط کشتیرانی لوئید تریستینو[4] هر دو ماه یک بار یک سرویس منظم حمل بار از

1. The société Anonyme des telephon.
2. Ellerman and Buchnall.
3. Hansa.
4. Lloyd Triestino.

تریست[1] به بصره دارد و در بندر شاهپور و خرمشهر توقف می‌کند. در خطوط اروپایی گاهی اوقات جا برای [رفتن] به اروپا هست اما برای بنادر خلیج فارس وجود ندارد.

a. **بندر عباس:** در این جا هفته‌ایی دو بار یک سرویس پست موتوری به کرمان دارد که روزهای یکشنبه و سه‌شنبه اینجا را ترک می‌کند. اجناس به وسیله کامیون به کرمان فرستاده می‌شوند که در مدت ۳۶ ساعت ۵۸۴کیلومتر می‌پیماید درحالیکه الاغ همین مسافت را در ۲۵ روز و شتر این راه را در ۳۵ روز می‌پیماید.

b. **بوشهر:** کشتی‌های بحرپیما ناچار با فاصله از ساحل لنگر انداخته و کالاها را به وسیلهٔ کرجی‌ها به ساحل می‌آورند. از بوشهر اجناس توسط کامیون به شیراز، اصفهان و تهران حمل می‌گردد.

c. **بندر شاهپور:** (امام خمینی) بندر جدید در خورموسی اکنون برای حمل و نقل عمومی گشوده شده است. هم اکنون وسایل تخلیه و بارگیری [در این بندر] ناکافی است. این بندر از طریق خط آهن به اهواز و صالح‌آباد (دزفول) متصل می‌شود از اینجا کالاها به وسیلهٔ راه به شمال ایران فرستاده می‌شود.

d. **محمره (خرمشهر):** کشتی‌های بحرپیما در حدود ۴۰۰ متر از گمرکات، در رودخانه شط‌العرب (اروند رود) تخلیه می‌شوند. کالاها از طریق رودخانهٔ کارون به اهواز فرستاده می‌شود و از اینجا به وسیلهٔ راه‌آهن به صالح‌آباد در نزدیک دزفول انتقال می‌یابد و از اینجا باکامیون به نواحی شمال کشور ادامهٔ سفر می‌یابد. در پایان تابستان امسال گمرک‌خانه‌های اهواز بسته می‌شوند و پس از آن تمام مال‌التجاره‌ها در گمرک‌خانه‌های خرمشهر ترخیص خواهند شد. همچنین کالاهایی که از بندر شاهپور و از طریق کارون به اهواز می‌رسند، در خرمشهر ترخیص خواهد شد.

۲. **راه ترانزیتی عراق:** این راه از مسیر بصره ـ بغداد ـ خانقین به کرمانشاه، هم اکنون مانند گذشته زیاد مورد استفاده قرار نمی‌گیرد. سهم کالاهای وارداتی رسیده از طریق گمرکات کرمانشاه اخیراً به‌طور چشمگیری کاهش یافته است. حمل و نقل از تمام راه‌های ایران به مسیر خرمشهر و بندر شاهپور منحرف شده است.

۳. **[راه] بیروت و بغداد:** حمل و نقل در این راه با وسایل موتوری بیابان‌رو از بیروت به سمت خانقین و کرمانشاه صورت می‌گیرد. این راه هم اکنون گران‌تر و

۱. Trieste بندری در شمال شرق ایتالیا.

کندتر از راه خرمشهر است. عوارض ترانزیت از طریق عراق ۱/۵ درصد است.

۴. راه رواندوز: راه جدیدی در چند سال پیش بازگشایی شد که بغداد را از طریق موصل به تبریز متصل می‌کند. این راه برای صادرات ایالات آذربایجان به بغداد و در مقیاس کمتر برای صادرات به اروپا مورد استفاده قرار گرفته است. این راه هنوز موفقیت‌های زیادی کسب نکرده و به دلیل بسته شدن آن به وسیله برف در طی چند ماه زمستان، به شدت ناقص است.

۵. راه ترابوزان: این مسیر با کشتی‌های بخار در دریای سیاه به ترابوزان و از آنجا به وسیله کامیون یا شتر به ارزروم ـ اواجیق ـ خوی ـ تبریز [متصل] می‌شود. راه مسیر ترکیه اخیراً بهبود یافته و اکنون کامیون‌ها می‌توانند در حدود ۶ روز به تبریز سفر کنند.

۶. [راه] باتوم ـ باکو (برای بندر پهلوی (انزلی) و دیگر بنادر دریای خزر) و راه باتوم ـ جلفا به تبریز: برای واردات دستهٔ مشخصی از کالاها از طریق این راه که طبق قراردادهای بین‌المللی مجوز ترانزیت از قلمرو اتحاد شوروی دارند، بایستی از مقامات اتحاد شوروی جواز کسب کنند. یک خط آهن، جلفا را به تبریز متصل می‌کند بنا براین کالاها را می‌توان در ایستگاه تبریز تحویل داد. از باتوم تا تبریز حدود دو هفته زمان می‌برد. قایق‌های زرهی که مسافر و بار را حمل می‌کنند، شنبه‌ها و چهارشنبه‌ها باکو را به مقصد بندر پهلوی (انزلی) ترک کرده و حدود ۸ ساعت طول می‌کشد [که به مقصد برسند]. سایر قایق‌ها بین باکو و انزلی و سایر بنادر ایرانی رفت و آمد می‌کنند.

۷. راه ترانزیتی هند: [حمل بار ازین راه] با کشتی بخار به کراچی و سپس از طریق سیستم راه‌آهن شمال غربی هند به نوک کُندی حدود ۸۰ مایلی زاهدان در شرق ایران می‌رسد. یک خط آهن بین نوک‌کندی و زاهدان (دزدآب) وجود دارد اما رأس راه‌آهن در سال ۱۹۳۲ به نوک‌کندی برداشته شده بود. این راه اکنون برای کامیون‌ها به مقصد زاهدان امتداد یافته و از آنجا کالاها به مشهد، کرمان و سایر مقاصد فرستاده می‌شود.

توصیه‌هایی برای مسافران بازرگانی

فصل بازدید و غیره. بهار و پائیز بهترین فصل برای بازدید از ایران است. تابستان

گرم و غبارآلود است؛ زمستان سرد است و مسافران ممکن است به خاطر برف گرفتار راه‌بندان شوند. به ویژه در دسامبر تا پایان فوریه (آذر تا پایان بهمن) مسافران بایستی لباس‌های کاملاً گرم برای زمستان و لباس‌های بسیار سبک برای تابستان، یعنی از ژوئن تا سپتامبر (خرداد تا شهریور) با خود بیاورند. کالاهای لوکس اگر چه در تهران قابل دست‌یابی است اما گران هستند. از نوشیدن آب باید خودداری شود مگر اینکه جوشانده شده و یا اینکه از سالم بودن منبع آب آگاهی یابند. مطمئن‌تر این است که از [خوردن] سالادهای خام خودداری شود. یخ برای مصرف نوشیدنی‌ها نباید خریداری شود. چای یک نوشیدنی نسبتاً سالم‌تر است و معمولاً در قهوه‌خانه‌های کنار جاده هنگام مسافرت یافت می‌شود.

راه‌های مناسب برای سفر از انگلستان به [ایران عبارتند از]:

a. با خطوط هوایی امپریال به بغداد: ۴/۵ روز، با قطار از بغداد به خانقین ۹ ساعت و از آنجا به تهران به وسیله اتومبیل ۲ روز راه است. مسیر بغداد به تهران را می‌توان با ۲ روز رانندگی سخت با اتومبیل انجام داد. از بغداد سرویس هوایی به سمت ایران وجود ندارد. کرایه [از لندن] تا بغداد برای هر نفر ۶۲ پوند است. کرایه بغداد به خانقین با قطار درجه یک، ۱ پوند و ۱۰ سنت و با قطار درجه دوم ۱۵ سنت است از خانقین به تهران یک ماشین دربست را می‌توان ۱۵ پوند و یک صندلی یک نفره در حدود ۵ پوند کرایه کرد.

b. با قطارهای سریع‌السیر سیمپلون اورینت توروس[1] که در روزهای شنبه و پنج شنبه در ساعت ۹:۴۰ دقیقه صبح حرکت می‌کند و به حیدرپاشا در حاشیهٔ جنوبی تنگه بسفر می‌رسد. قطاری که هم اکنون از مسیر آنقره (آنکارا) حرکت می‌کند تا تل‌کوچک در مرز ترکیه ـ عراق پیش می‌رود. از اینجا به وسیلهٔ اتومبیل تا کرکوک و بار دیگر از آنجا به وسیله قطار تا خانقین [می‌توان سفر کرد]. مسافرت از لندن به تهران [در این مسیر] ۷/۵روز و از تهران به لندن ۷ روز طول می‌کشد.

نرخ‌های تقریبی: لندن به تهران و بر عکس، با[قطار] درجه یک ۵/۵۸۰ فرانک فرانسه؛ با [قطار] درجه دوم ۴/۴۵۰ فرانک فرانسه. بلیط برگشت برای دو سال موجود است که با قطار درجه اول ۹/۴۵۵ فرانک و با قطار درجه دوم ۷/۷۱۵ فرانک

1. Simplon-Orient-Taurus Express.

می‌باشد.

c. **راه ماشین‌رو بیابانی:** کاروان شرکت حمل و نقل نایرن[1] هفته‌ایی دو بار دمشق را به مقصد بغداد ترک می‌کند. ارتباط با دمشق به صورت هفتگی و از راه‌های زیر انجام می‌گیرد:

I. مسافرت به وسیله شرکت کشتیرانی ماورای اسپانیا به پورت سعید و با قطار از پورت سعید به حیفا و با ماشین از حیفا [به دمشق]. کرایه تقریبی: باکشتی درجه یک، ۵۳ پوند و با [کشتی!] درجه دوم ۳۴ پوند است.

II. مسافرت به وسیله شرکت کشتیرانی لوئید تریستینو به بیروت و از بیروت [به دمشق] با ماشین. کرایه تقریبی: با وسیلهٔ درجه اول ۴۸ پوند و با وسیلهٔ درجه دوم ۳۴ پوند است.

III. مسافرت باکشتی‌های میسیجری[2] با خط امریکن اکسپورت[3] [به بیروت] و از بیروت [به دمشق] با ماشین. کرایه تقریبی [باکشتی] درجه اول ۴۳ پوند و [باکشتی] درجه دوم ۳۲ پوند.

d. **از راه هند:** کشتی‌های هند انگلیس که به بنادر خلیج فارس مسافرت می‌کنند، در بمبئی باکشتی‌های شرکت کشتیرانی ماورای اسپانیا ارتباط دارند.

کرایه تقریبی به خرمشهر: باکشتی درجه اول ۸۰تا۱۰۰ پوند؛ باکشتی درجه دوم ۵۶ تا ۶۲ پوند است.

e. **هوایی از طریق برلین، ورشو، شپتووکا[4]، باکو، بندر پهلوی (انزلی)–تهران:** [مسافرت] به وسیلهٔ نورد اسپرس[5] از لندن به تهران در ۶/۵ روز به وسیله خط فلاشینگ[6] یا هوکِ[7] هلند در ۷ روز [انجام می‌گیرد] کشتی‌ها روزهای شنبه و چهارشنبه در ساعت چهار صبح باکو را ترک می‌کنند و روز بعد قبل از ظهر به بندر پهلوی می‌رسند. در بیرون گراند هتلِ غازیان (پهلوی) انزلی ماشین برای سفر به تهران قابل دسترسی است و این سفر حدود ۱۰ ساعت طول می‌کشد. یک ماشین دربست را می‌توان حدود ۶ پوند کرایه کرد و کرایه یک صندلی حدود ۳۵ سنت است. قایق‌ها در روزهای دوشنبه و پنج شنبه در ساعت ۴ صبح بندر پهلوی را به

1. Convoys of the Nairn Transport Co.
2. Messageries Maritimes.
3. American Export Line.
4. Shepetovca.
5. Nord Express.
6. Flashing.
7. Hook.

مقصد باکو ترک می‌کنند. کرایه از لندن به تهران [در این مسیر] با قطار درجه یک حدود ۳۱ پوند و با قطار درجه دوم حدود ۲۶ پوند است.

هتل‌ها: [در ایران] هتل مطابق استانداردهای اروپایی وجود ندارد اما مخصوصاً در تهران به‌طور پیوسته در حال بهبود است.

تهران

[هتل] فردوسی در خیابان فردوسی.

با اتاق‌های دارای حمام خصوصی، آب جاری در هر اتاق؛ کرایه هر روز ۴۰ تا ۷۰ ریال و غذا حدود ۲۲ ریال

هتل نادری در خیابان نادری.

دارای اتاق‌هایی با آب جاری و کرایه ۳۰ تا ۶۰ ریال در روز غذای روزانه حدود ۲۲ ریال. سرویس ۱۰درصد.

هتل ری در خیابان استانبول.

کرایه اتاق ۳۰ تا ۴۰ ریال در روز؛ غذا حدود ۱۶ریال در روز، دارای آب جاری در اتاقهای خواب (در اینجا همچنین تعدادی پانسیون های اروپایی وجود دارد).

غازیان (پهلوی).

گراند هتل در نزدیک گمرکات.

کرایه اتاق روزی ۲۰ ریال و غذا حدود ۱۴ ریال در روز.

رشت

هتل ایران.

با تمام امکانات روزانه حدود ۴۵ ریال

هتل ساوه.

با تمام امکانات روزانه ۴۰ ریال

قزوین

گراند هتل. با تمام امکانات روزانه ۴۰ ریال

کرمانشاه

گراند هتل. روزانه حدود ۵۰ ریال

همدان

گراند هتل. روزانه حدود ۵۰ ریال

اصفهان

هتل فردوسی. روزانه حدود ۵۰ ریال

شیراز

هتل فردوسی. روزانه حدود ۵۰ ریال

پرسپولیس (تخت جمشید)

در اینجا هتل وجود ندارد.

بوشهر

مهمان خانه کازرونی. با فاصله حدود ۲ مایلی شهر؛ روزانه حدود ۵۰ ریال

[هتل] اپکار در نزدیک گمرک. روزانه حدود ۳۵ ریال

اهواز

هتل اسلامی

تبریز

هتل جهان‌نما. روزانه حدود ۵۰ ریال

پاسپورت: ویزای ایرانی ضروری است و بایستی از سفارت ایران در لندن ابتیاع شود. ویزاهای ضروری برای راه‌های هوایی مختلف را می‌توان از شرکت‌های تعیین محل اقامت به دست آورد. هنگام رسیدن به مقصد تهران فرد لازم است تا ظرف مدت ۴۸ ساعت رسیدن خود را به پلیس اعلام کند. برای این اعلام حضور باید رسیدی دریافت شود و این رسید همراه با پاسپورت، مسافر را قادر خواهد ساخت تا ویزای خروج اضطراری برای ترک کشور را به دست آورد.

گواهینامه‌های پزشکی: وقتی درخواست ویزا می‌شود مسافران باید بدانند که آیا گواهینامه واکسن در برابر وبا، آبله یا طاعون نیاز هست یا نه. به منظور جلوگیری از تأخیر در مرز لازم است که گواهینامه‌های پزشکی بر روی کاغذهای آرم‌دار چاپی که نشان دهنده‌ی حق صدور تصدیق‌های پزشکی است، باشد.

ارتباطات داخلی: در این جا سرویس هوایی وجود ندارد [اما]، ماشین در اکثر جاها با نرخ‌های متفاوت بر طبق فصل، وضعیت راه و رقابت، قابل دسترسی است.

برای عبور و مرور توریست همراه با راهنما، معمولاً نرخ ثابتی حدود ۶ سنت (درهم) برای هر نفر در یک کیلومتر، هزینه دارد. بعضی اوقات در کامیون‌های پستی یا اتوبوس‌ها که بین اکثر شهرهای مهم حرکت می‌کنند یک جای محدود با نرخ‌های پایین به دست می‌آید.

برای تمام سفرهای داخل کشور یک جواز پلیس که مقصد را نشان می‌دهد و مسیر راه را معین می‌کند، بایستی از مقامات پلیس دریافت شود. تقاضا برای چنین مجوزی باید در زمان مناسب صورت گیرد به گونه‌ای که کوتاهی در کسب این جواز ممکن است باعث تأخیر سفر شود.

متفرقه: در اینجا هیچ قواعد خاصی در خصوص ثبت مال‌التجاره مسافر وجود ندارد. نمونه‌هایی از [کالاهای] بی ارزش آزادانه پذیرفته می‌شود بعد از ظهر پنج شنبه و جمعه جزو تعطیلات رسمی هفتگی است. علاوه براین، در طول سال شمار نسبتاً زیادی تعطیلات عمومی وجود دارد.

گزارش وضعیت اقتصادی ایران

جولای ۱۹۳۵م/ تیر ۱۳۱۴ش.

I. مقدمه

وضعیت کلی اقتصادی: از زمان آخرین گزارش که در مارس ۱۹۳۰ تهیه شده تاکنون تغییرات چشمگیری صورت گرفته است. کنترل ارز خارجی که در فوریه ۱۹۳۰ برقرارشده موفقیت آمیز نبود. این اقدام به عنوان تلاشی برای مجبور کردن صادرکنندگان برای فروش ۹۰ درصد ارز خارجی خودشان به دولت، در جولای ۱۹۳۰ شروع شد. در سال ۳۱-۱۹۳۰ واردات و صادرات به‌طور یکسان کاهش یافت و با کاهش ارزش صادرات خاص که در نتیجهٔ ارزش کل واردات به دست آمد، تراز منفی بازرگانی بسیار چشمگیر بود.

در تلاش برای جبران مشکلات برآمده از کنترل ارز خارجی و همچنین برای محافظت ایران در برابر تأثیرات ناشی از رکورد [اقتصاد] جهانی، کاهش فاصله اظهار شده بین واردات و صادرات، امنیت بیشتر ثبات ارز، افزایش قدرت چانه زنی کشور (به ویژه در رویارویی با اتحاد شوروی) و برای تسریع تولید داخلی و توسعهٔ صنعتی، قانون انحصار تجارت خارجی در ۲۵ فوریه ۱۹۳۱ تصویب شد.

طبق این قانون تمام تجارت خارجی کشور در انحصار دولت اعلام شد. در عمل چنین انحصار همه جانبه‌ای محقق نشد اما واردات تحت یک سیستم سهم بندی و

جواز واردات قرار گرفت و در بسیاری از موارد، واردات را مشروط به صدور تولیدات ایرانی ساخت. صادرات نفت از لحاظ ارزش نسبت به سایر تولیدات کشور بسیار فراتر رفت و فراورده‌های ماهیگیری دریای خزر به دلیل صدور جواز صادرات نسبت به سایر صادرات مطلوب نبود؛ این جوازها که قابل واگذاری بود و آزادانه می‌توانست خرید و فروش شود، می‌بایست زمانی که تقاضا برای جواز واردات داده می‌شد، تهیه می‌گردید. تأثیر آنی این اقدام، تا حد زیادی آشفتگی در وضعیت بازرگانی بود. در نتیجه در سال نخست اعمال این قانون (ژوئن ۱۹۳۱ تا ۱۹۳۲م/ خرداد ۱۳۱۰ تا ۱۳۱۱ش.)، ظاهراً تراز بازرگانی مطلوبی را نشان می‌دهد که بالغ برحدود ۴۸ میلیون ریال بود. تحمیل عوارض گمرکی بر اساس [معیار] طلا همراه با مالیات اضافی طلا که برای جبران کاهش ارزش قران به ۱۶۰ درصد می‌رسید به اضافه قانون تجاری جدید، باعث ظهور شرایطی شد که الزاماً نمی‌توانست در درآمدهای بازرگانی منعکس گردد.

متقابلاً مقایسه حالت عادی سال ۳۳-۱۹۳۲و۳۴-۱۹۳۳ نشان می‌دهد که افزایش صادرات صوری‌تر از واقع بود و اینکه چنانچه معروف است تراز بازرگانی نامطلوب تا زمانی که اقلام مهم و مؤثر [اقتصادی] مانند صادرات نفتی، امتیاز نفت و سایر موارد، این ویژگی را از بین برد، کم و بیش ویژگی پایدار بازرگانی خارجی ایران بود. در سال ۳۴-۱۹۳۳ علی‌رغم قانون انحصار تجارت خارجی، واردات تمایل به افزایش و صادرات تمایل به کاهش را نشان می‌دهد.

برعکس تراز بازرگانی، محاسبهٔ تراز پرداخت‌ها مشکل‌تر است. درآمد خالص ایران از فعالیت‌های شرکت نفت انگلیس ـ ایران، یعنی امتیازات، هزینه‌های محلی، مالیات، فروش ارز و غیره و نیز درآمد خالص از ماهیگیری دریای خزر، باید در ستون بستانکار نشان داده شود. هزینهٔ اتفاقی ساخت راه‌آهن و تجهیزات متحرک راه‌آهن و مبالغ اضافی که به وسیلهٔ مالیات افزایش یافته و هزینهٔ تجهیزات نظامی و فرستادن دانشجویان به خارج، باید در ستون بدهکاری نوشته شود. سایر موارد در هر دو ستون وجود دارد اما جزئیات آن در دسترس نیست.

در گزارش آخر جزئیاتی از وضعیت مالی در بیستم مارس ۱۹۳۰ ارائه شد و به وضعیتِ ناپایدار مالیِ در گردشِ دولت ایران عطف توجه گردید. در خصوص سال ۱۹۳۵، به دلیلِ نبودِ اطلاعت منتشر شده، ارائه جزئیات مشابه مقدور نیست. وام‌های

دولت بریتانیا که بالغ بر ۴۹۰/۰۰۰ پوند می‌شود در سال ۱۹۳۳ بازپرداخت شد و به غیر از اینگونه وام‌ها، در حال حاضر تنها بدهی [دولت] وام سال ۱۹۱۱ است که باید بیش از ۱/۰۰۰/۰۰۰ پوند به بانک مرکزی شاهنشاهی ایران پرداخت شود. از مقدارِ دارایی‌های دولت با ارز خارجی در خارج از کشور اطلاعی در دست نیست، اما این دارایی‌ها با پرداخت‌های فزاینده در نتیجه تجدید نظر در قرارداد شرکت نفت ایران ـ انگلیس در سال ۱۹۳۳ و همچنین به علت پرداخت حق‌الامتیاز بیشتر برای سال ۱۹۳۴، افزایش یافته است. از طرف دیگر به موازات افزایش حق‌الامتیازهای نفت مبالغ اختصاص یافته برای تدارکات نظامی افزایش یافته و هزینهٔ ساخت راه‌آهن به نحو قابل ملاحظه‌ای بیشتر از درآمدهای کنونیِ مالیات انحصار قند و چای است که برای این منظور اختصاص یافته است. اینکه گفته می‌شود هزینه‌های کنونی دولت ایران فراتر از درآمدهای کنونی‌اش است کاملاً درست است. از طرف دیگر بدهی عمومی چشمگیری وجود ندارد و هزینه‌های فوق‌العاده راه‌آهن بعد از سال ۱۹۳۵ یا ۱۹۳۶ به تدریج کاهش می‌یابد.

خلاصهٔ مبالغ فوق که افزایش بسیار زیادی در برآورد درآمد و هزینه در طی دو سه سال گذشته را نشان می‌دهد، جزو بودجه ملی به‌حساب نمی‌آید. افزایش هزینه‌ها مسلم است و با بهبود سازمان کشور و آرام‌سازی و اسکان ایلات، افزایش درآمدهای [کشور] بدون شک بالا رفته است. متأسفانه دولت مقدار کسری یا مازاد واقعی بودجهٔ هر سال را آشکار نمی‌کند و بنابراین ارزش برآوردها اندک است.

پیشرفت‌های محسوسی در تأسیس صنایع جدید کشور تحت حمایت قانون انحصار تجارت خارجی به دست آمده است. کارخانه‌های ریسندگی پنبه در نزدیکی تمام شهرهای بزرگ کشور تأسیس شده و یا در حال ساخت است و در بسیاری از این کارخانه‌ها بخش‌های بافندگی نیز به آن اضافه شده است. کارخانه‌هایِ قندِ در دست ساخت به نحو چشمگیری نیاز به واردات این کالا را کاهش خواهد داد. سایر کارخانه‌هایی که اخیراً تأسیس شده‌اند کالاهایی مانند سیمان، پارچهٔ ابریشم، نخ گونی و نخ چند لا، جوراب، آبجو، صابون، چرم، کفش، شیشه آلات و سایر کالاهایی که قبلاً وارد می‌شد، را تولید می‌کنند یا به زودی تولید خواهند کرد. واردات نفت به نحو چشمگیری کاهش یافته زیرا نیازهای [ایران] هر چه بیشتر از نفت تولید داخل کشور تأمین می‌گردد.

در [بخش] کشاورزی پیشرفت‌های اندکی حاصل شده اما توجه ویژه‌ای به محصولات فنی یعنی چغندرقند، نیشکر، تنباکو، چای و پنبه صورت گرفته است. بانک کشاورزی از کشاورزان حمایت به عمل آورده است. کشاورزان همچنین از تبدیلِ مالیات دلبخواهی زمین به مالیات ثابت محصولات کشاورزی بهرمند شده‌اند. امکانات بالقوه کشاورزی توجه ویژه‌ای می‌طلبد اما تاکنون اقدام زیادی در این حوزه صورت نگرفته است.

مشکل اصلی ایران در روابط بازرگانی خارجی‌اش معمولاً ایجاد روابط رضایت‌بخش با اتحاد شوروی بوده است. بازرگانی با اتحاد شوروی ظاهراً از سال ۱۹۲۷ بر اساس مبادله پایاپای بوده است اما در عمل ثابت شده که دستیابی به یک تعادل بازرگانی رضایت‌بخش برای هر دو طرف بسیار مشکل است. اختلاف و تا حدی سازش میان دو کشور پی در پی به وجود آمده و در هنگام نوشتن این گزارش به دنبال دیدار هیأت بازرگانی و صنعتی ایران از اتحاد شوروی به نظر می‌رسد بار دیگر با این کشور سازش صورت گیرد. قرارداد تجاری سال ۱۹۳۱ ایران ـ شوروی در جولای ۱۹۳۵ به پایان رسید و یک قرارداد جدید برای جایگزینی آن ضروری است.[1] با این حال، شایان ذکر است که ایران در یک فاصله کوتاه چهار ساله، از زمانی که قانون انحصار تجارت خارجی به اجرا در آمده روشی را برای کاهش قابل توجه نیازمندیهایش از قبیل قند، کالاهای پنبه‌ای و نفت در پیش گرفته است درحالی‌که قبلاً واردات اصلی‌اش در خصوص این کالاها از اتحاد جماهیر شوروی بود. ایران هنوز موفق نشده تا بازار جایگزینی برای تولیدات ایالات شمالی خود به ویژه برنج بیابد، اما امیدوار است هنگامی که راه‌آهن دریای خزر به خلیج فارس کامل شود، راه حلی نسبی [برای این کار] پیدا کند.

ویژگی‌های اصلی تجارت خارجی [ایران] در طی دوره مورد بررسی، کاهش سهم اتحاد شوروی عمدتاً در نتیجه اختلاف بازرگانی میان دو کشور، افزایش بسبار چشمگیر واردات از ژاپن (عمدتاً کالاهای پنبه‌ای) و کاهش منظم واردات از هند انگلیس، بود. آلمان سهم فزاینده‌ای از واردات و صادرات [ایران] را به خود اختصاص داد و بازرگانی با ایالات متحده آمریکا با گرایش به سمت افزایش واردات (عمدتاً شامل وسایل نقلیه موتوری) منظم بود. واردات از بریتانیا در سال

۱. معاهدهٔ ایران ـ شوروی در ۲۷ اوت ۱۹۳۵ امضاء شد.

۳۲-۱۹۳۱به شدت کاهش یافت اما اخیراً روند افزایشی نشان داده است؛ کاهش و افزایش متعاقب آن، بیشتر ناشی از نوسانات توسعهٔ فعالیت شرکت نفت ایران ـ انگلیس بوده است. اگر صادرات نفت در نظر گرفته شود سهم مشترک بریتانیا و هند انگلیس از کل حجم تجارت خارجی ایران در سال ۳۴-۱۹۳۳ به راحت بیشترین میزان بود و ۳۹/۵ درصد کل تجارت ایران را تشکیل می‌داد؛ اگر صادرات نفت در نظر گرفته نشود، سهم بریتانیا و هند، هم از واردات و هم از صادرات روی همرفته در این سال بیشتر از هر کشور دیگری بود.

مسئله ارز که در سال ۱۹۳۰ بسیار وخیم بود هنوز حل نشده است. پس از این، مشکلات عمدتاً ناشی از سقوط غیرعادی قیمت نقره بود و امروزه ناشی از افزایش غیرعادی قیمت همین فلز است. تلاش‌هایی برای ثابت نگه داشتن نرخ [ارز] به‌طور مستقل از قیمت نقره، نزدیک پایان سال ۱۹۳۴ شکست خورد و بانک ملی برای چند ماه در سال ۱۹۳۵ [این سیاست] نقره را دنبال کرد تا اینکه نرخ هر پوند به ۵۱ ریال رسید. به هر حال این مسئله یک نقطه گسست بود؛ ارز خارجی نایاب شد، صادرات به نحو هشدار دهنده‌ای کاهش یافت و سرانجام در پایان ماه می نرخ ریال به‌طور قطع از قیمت نقره جدا شد و در حدود یک هفته در اول ژوئن نرخ هر پوند به ۶۰ تا ۸۹ ریال افزایش یافت.

دولت ایران تمایل خود را برای کاهشِ اختلاف میان واردات و صادرات به سوی گرایشی موقتی جهت آزمایش کردن معاملات دوجانبه یا تهاتری نشان داده است. در سال ۱۹۳۴م/ ۱۳۱۳ش. برای تهیهٔ کارخانه برق شهرداری تهران به شرکت اشکودا[1] سفارش داده شد و معادل ارزشی آن خرید محصولات ایران توسط شرکت اشکودا مسلم فرضی شده بود. در پایان سال ۱۹۳۴ طرحی برای وارد کردن وسایل موتوری مشروط به صادرات فرش در نظر گرفته شد و پس از آن کنار گذاشته شد. درپایان سال ۱۹۳۴ از طرف دولت سفارش ساخت یک کارخانه بزرگ نساجی در اشرف (بهشتر) به یک شرکت آلمانی داده شد و پرداخت آن تا حدی به شکل معامله دوجانبه یا پرداخت به صورت طرح پایاپای مسلم فرض شده بود.

گذشته از توسعهٔ صنایع جدید که در بالا ذکر شد، ویژگی اصلی توسعهٔ بازرگانی ایران در سال گذشته، تأسیس شرکت‌های بازرگانی جدید است که اغلب بر یک

1. Skoda.

مبنای انحصاری یا شبه انحصاری [شکل گرفته‌اند] اولین نمونهٔ عینی این ویژگی، مقرر داشتن یک شرکت برای انحصار واردات لباس‌های ابریشمی در برابر صادرات پیله ابریشم بود که بازار سودآوری برای آن [در خارج] یافت نمی‌شد. حذف کالاهای پنبه‌ای از سهام واردات سال ۳۵-۱۹۳۴به دنبال تأسیس شرکتی در تهران با حق انحصاری برای واردات این کالاها، صورت گرفت؛ و شرکت‌های مشابهی نیز در ایالات کشور تشکیل شده است. در تمام مراکز بزرگ [ایالات] تحت الهام و حمایت رسمی [دولت] شرکت‌هایی برپا گردیده و حق انحصاری تمام معاملات قند و شکر به آنها واگذار شده است. شرکت‌های دیگری برای تجارت کل واردات و صادرات در یک مقیاس وسیع یا به منظور برخی سیاست‌های مشخص مانند توسعهٔ کشت پنبه، خرید خشکبار، تولید چای، تأسیس فروشگاه‌های بزرگ و غیره تشکیل شده است. محدودیت‌های انحصار بازرگانی، تداوم فعالیت بازرگانی برای تجار خصوصی را مشکل کرده و به نظر می‌رسد تجار کوچک‌تر ناچار خواهند شد که از میدان بیرون رفته و جای خود را به آن دسته از شرکت‌های سهامی بدهند که بخش قابل توجهی از سرمایه‌شان اغلب توسط یکی از بانک‌های دولتی یعنی بانک ملی یا کشاورزی تهیه شده است.

تشکیل این گروهای جدید به منظور تجارت، الزاماً بیانگر بهبود شرایط بازرگایی یا دور نمای آن نیست؛ در حقیقت، در یک مقیاس واقعی، این مسئله ممکن است به عنوان جلوه‌ایی تعبیر شود که تنها شرکت‌های بزرگ همراه با پشتیبانی قوی دولت، ثبات و اطمینان لازم برای درگیر شدن در فعالیت‌های بازرگانی دارا هستند. یک ویژگی مثبت تأسیس گروه‌های بازرگانی بزرگ در ایالات، این است که این گروه‌ها به تعدیل کردن گرایش تمرکز گرایی بیش از حد تجاری در تهران تمایل دارند. [خیلی] مانده تا دیده شود که آیا دولت راضی به ساختنِ با منافع جزیی کنونی‌اش با شرکت‌های جدید که روز به روز بخش مهمتری از حیات بازرگانی و صنعت کشور را در دست می‌گیرند، خواهد بود، [یا نه].

سیاست جدید [اقتصادی] سیاستی ملی‌گرایانه همراه با گرایش نظام حمایتی بیش از حد است. شواهد گرایش ملی‌گرایانه را می‌توان از روی فسخ قرارداد کارمندان بلژیکی که سال‌ها در ادارهٔ گمرکات ایران خدمت می‌کردند و نیز از روی انتصاب یک شهروند ایرانی به جای مدیر کل بانک ملی و انتصاب فزاینده‌ی ایرانیان

به عنوان مدیران شعبه‌های همین بانک، به دست آورد. اما علی‌رغم این گرایش، فعالیت متخصصان خارجی در کارهای مختلف، احتمالاً تا سال‌های متمادی برای آمدن به ایران نیاز خواهد بود. تمایل حمایت گرایانه برای انحصار کالاهایی که می‌تواند در ایران ساخته شود، صرفنظر از اینکه آیا این صنایع داخلی جدید می‌توانند کالاهای کافی را از لحاظ مقدار و یا به‌طور معقولی از لحاظ کیفیت برابر با [کالاهای مشابه خارجی] تولید کنند تا انحصار کل واردات رقابت‌پذیر را توجیه نماید، نشان داده شده است. شواهدی از نگرانی در خصوص تلقی پذیرش مشارکت سرمایه خارجی در توسعهٔ صنعت و کارهای عمومی وجود داشته است، اما به نظر می‌رسد که این گرایش جدید یک مورد از گرایش مربوط به خودکفایی و چشم پوشیدن از سرمایه خارجی باشد. معاهدهٔ استقلال گمرکی سال ۱۹۲۸ که حق ایران را برای افزایش تعرفه‌های دولتی خود محدود می‌کند، در می سال ۱۹۳۶ به پایان خواهد رسید. بعد از این زمان، دولت ایران برای تثبیت نرخ عوارض گمرکی متفاوت، در مذاکره با سایر کشورهایی که با آنها روابط بازرگانی دارد، آزاد خواهد بود. ایران در خصوص تداوم سیستم بازرگانی توسعه یافته تحت قانون انحصار تجارت خارجی یا در خصوص دست برداشتن از این سیستم و تلاش برای توسعه در راستای خط مشی‌های منطقی‌تر و شاید رسمی‌تر، آزاد خواهد بود.

II. مالیه

وضعیت مالی

a. برآورد بوجه اخیر:

سال	درآمدهای عادی (قران)	هزینه‌های عادی (قران)
۱۹۳۰-۳۱ ۱۹۳۱-۳۲	۳۵۳/۳۷۴/۸۲۷ ۳۲۱/۷۵۹/۳۹۹ ۸۵۹/۰۰۰پهلوی	۳۵۲/۸۷۷/۷۶ ۳۲۱/۷۵۳/۶۷۸ ۸۵۸/۶۶۳پهلوی
	ریال	ریال
۱۹۳۲-۳۳	۴۲۱/۰۰۴/۰۰۰ ۷۸۷/۰۰۰ پوند	۴۲۱/۳۰۰/۸۷۰ ۴۰۷/۱۷۶ پهلوی

۱۹۳۳-۳۴	۵۰۶/۹۱۲/۲۲۷	۵۰۶/۹۰۴/۴۶۰
۱۹۳۴-۳۵	۶۱۲/۴۱۳/۴۱۷	۶۲۱/۳۰۷/۸۶۵
۱۹۳۵-۳۶	۷۵۱/۱۲۲/۴۸۷	۷۵۰/۸۲۷/۷۹۰

b. منابع اصلی درآمدهای عادی: (به‌ریال)

	۱۹۳۳-۳۴	۱۹۳۴-۳۵	۱۹۳۵-۳۶
مالیات‌های مستقیم	۶۹/۸۰۰/۰۰۰	۱۰۲/۰۰۰/۰۰۰	۸۹/۰۰۰/۰۰۰
مالیات‌های غیرمستقیم	۲۵/۸۵۰/۰۰۰	۳۶/۶۵۰/۰۰۰	۸۷/۸۷۰/۰۰۰
عوارض گمرکی	۱۴۲/۰۰۰/۰۰۰	۱۶۰/۰۰۰/۰۰۰	۱۷۰/۰۰۰/۰۰۰
انحصارات	۱۶۴/۵۰۰/۰۰۰	۱۸۸/۵۰۰/۰۰۰	۲۳۹/۷۳۳/۰۰
اراضی خالصه	۲۳/۰۰۰/۰۰۰	۲۶/۳۸۰/۰۰۰	۲۷/۴۱۰/۰۰۰
وزارت صنعت کشاورز و معدن	۱۲۹/۰۰۰	۹/۶۴۶/۲۱۰	۲۴/۷۶۱/۰۰۰
پست و تلگراف	۱۹/۳۱۶/۰۰۰	۱۸/۱۱۱/۰۰۰	۱۸/۹۲۵/۰۰۰
امتیازات	۱۴/۶۵۰/۰۰۰	۱۸/۱۴۵/۰۰۰	۱۶/۵۷۵/۰۰۰
متفرقه	۴۷/۶۶۷/۲۲۷	۶۱/۹۸۱/۲۰۷	۷۶/۸۵۹/۴۸۷
جمع	۵۰۶/۹۱۲/۲۲۷	۶۲۱/۴۱۳/۴۱۷	۷۵۱/۱۲۳/۴۸۷

d. رئوس اصلی هزینه‌های عادی:(به‌ریال)

	۱۹۳۳-۳۴	۱۹۳۴-۳۵	۱۹۳۵-۳۶
وزارت جنگ (شامل محافظان راه)	۲۰۹/۹۳۴/۹۸۰	۲۲۹/۹۳۴/۹۸۰	۲۴۹/۴۰۸/۳۸۰
وزارت داخله	۴۷/۵۷۲/۴۹۰	۵۰/۵۸۱/۷۷۰	۵۳/۴۸۲/۷۶۶
وزارت معارف	۴۱/۲۷۰/۱۵۰	۴۳/۲۷۳/۲۵۰	۴۶/۶۴۸/۲۵۰
وزارت مالیه	۴۳/۹۵۷/۴۲۰	۴۰/۹۶۹/۴۷۰	۳۷/۱۹۶/۰۷۰
اعتبارات ثابت دولتی	۳۰/۳۵۷/۱۳۵	۳۴/۴۵۲/۹۹۵	۳۷/۹۵۱/۹۷۰
اعتبارات نامعین	۲۲/۲۸۴/۱۲۴	۴۵/۱۴۴/۲۴۰	۴۸/۱۵۴/۰۴۰
وزارت عدلیه	۲۱/۹۴۹/۲۴۰	۲۳/۸۶۵/۴۵۰	۲۵/۶۱۵/۴۵۰

پست و تلگراف	۲۵/۸۹۴/۰۷۴	۲۲/۶۷۹/۴۹۰	۲۴/۳۶۶/۲۱۰
مؤسسات خدمات رفاهی عمومی	–	۴۰/۰۰۰/۰۰۰	۵۰/۸۱۲/۰۰۰
سایر کارهای عمومی	–	۱۸۰/۰۰۰/۰۰۰	۴۷/۲۳۰/۰۰۰
ساختمان‌های اضافی راه	–	–	۲۰/۰۰۰/۰۰۰
متفرقه	۶۳/۶۸۴/۸۴۷	۷۲/۴۰۶/۲۲۰	۱۰۹/۹۶۲/۶۵۴
جمع	۵۰۶/۹۰۴/۴۶۰	۶۲۱/۳۰۷/۸۶۵	۷۵۰/۸۲۷/۷۹۰

کل مبلغ بودجه تعین شده برای سال ۳۶-۱۹۳۵م/ ۱۵-۱۳۱۴ تقریباً ۵۰ درصد بیشتر از بودجه سال ۳۴-۱۹۳۳ است. درآمد افزایش یافته از مالیات‌های مستقیم اضافی به مبلغ (۱۹/۲۰۰/۰۰۰ ریال)؛ مالیات‌های غیرمستقیم (۶۲/۰۲۰/۰۰۰ ریال)؛ عوارض گمرکی (۲۸/۰۰۰/۰۰۰ ریال)؛ درآمدهای حاصل از انحصار قند، کبریت، تریاک، تنباکو و لباس‌های پنبه‌ای (۷۵/۲۳۳/۰۰۰ ریال) و فعالیت‌های صنعتی دولت (۲۴/۶۳۱/۰۰۰ ریال)، به دست آمده است. در چهار قلم نخست افزایشی در مالیات مستقیم و غیرمستقیم در فاصله کوتاه را نشان می‌دهد که بالغ بر (۱۸۴/۴۵۳/۰۰۰ ریال) یا حدود (۲/۳۰۵/۵۶۶ پوند)، با نرخ متوسط هر پوند ۸۰ ریال است.

افزایش هزینه‌ها عمدتاً در خصوص وزارت جنگ، به مبلغ (۳۹/۴۶۳/۴۰۰ ریال) و سرمایه‌گذاری در صنایع دولتی(۵۰/۸۱۲/۰۰۰ ریال) و مؤسسات بازرگانی به مبلغ (۴۷/۲۳۰/۰۰۰ریال) است. شرکت‌های صنعتیِ ذینفع، یک کارخانه پیشنهادی ریسندگی و بافندگی پنبه، یک کارخانه قیر، یک کارخانه برای قیراندود کردن تراورس‌های راه‌آهن، یک کارخانه سیمان، کارخانه بطری و شرکت زغال سنگ هستند. سایر شرکت‌های دولتی که پیش‌بینی لازم برای آنها در بودجه سال ۳۶-۱۹۳۵ صورت گرفته، یک شرکت تثبیت نرخ غلات با بودجهٔ (۳۰ میلیون ریال)، یک شرکت بیمه دولتی (۱۵ میلیون ریال) و (۲/۲۳۰/۰۰۰ ریال) برای بخشی از سرمایه شرکت انحصار واردات البسه پنبه‌ای است.

d. درآمد و هزینه‌های فوق‌العاده

بودجه ملی که خلاصه‌های آن در بالا ذکر شد، درآمدها و هزینه‌های عادی را

نشان می‌دهد. هیچ یک از جزئیات دربارهٔ مازاد یا کسری واقع در یک سال مالی مشخص، منتشر نشده و بنابراین ارزش برآورد بودجه به نحو چشمگیری کاهش یافته است.

مهمترین اقلام درآمدی زیر در بودجه عادی به چشم نمی‌خورد:

سال	۱۹۳۴-۳۵	۱۹۳۵-۳۶
حق‌الامتیاز نفت و مالیات	۱۴۲/۸۰۱/۰۴۰ریال ۱/۷۸۵/۰۱۳ریال	۱۷۲/۷۳۱/۳۶۰ریال ۲/۱۵۹/۱۴۲پوند
مالیات انحصار قند و چای تقریبی	۹۰/۰۰۰/۰۰۰ریال	۸۰/۰۰۰/۰۰۰ریال (تقریبی)
مالیات راه (تقریبی)	۵۵/۰۰۰/۰۰۰ریال	۵۵/۰۰۰/۰۰۰ریال (تقریبی)
جمع	۲۸۷/۸۰۱/۰۴۰ریال	۳۰۷/۷۳۱/۳۶۰ریال

درآمد مالیات عمدتاً برای ساخت و نگهداری راه به کارگرفته می‌شود و معمولاً کمتر از هزینه‌های واقعی برای این منظور است. بودجه‌های به دست آمده از مالیات انحصار قند و شکر به ساخت راه‌آهن اختصاص داده شده است. حق‌الامتیاز نفت برای ذخیره ارز خارجی کشور در خارج پرداخت می‌شود و تنها در بعضی مواقع هنگامی که باید خریدهای مهم با ارز خارجی به حساب دولت کارسازی شود، بیرون کشیده می‌شود.

اقلام مخارج زیر در بودجه معمولی به چشم نمی‌خورد:

	۱۹۳۴-۳۵ ریال		۱۹۳۵-۳۶ ریال
تدارکات نظامی، از قرار معلوم ۲/۰۰۰/۰۰۰ پوند	۱۶۰/۰۰۰/۰۰۰	(۲/۰۰۰/۰۰۰پوند)	۱۶۰/۰۰۰/۰۰۰
راه‌ها (تقریبی)	۵۵/۰۰۰/۰۰۰		۵۵/۰۰۰/۰۰۰
راه‌آهن	۱۸۰/۰۰۰/۰۰۰		۳۰۰/۰۰۰/۰۰۰
راه‌آهن اختصاص یافته ۴۰۰/۰۰۰ پوند	۳۲/۰۰۰/۰۰۰	اختصاص‌یافته	---
راه‌آهن ۱۵۰/۰۰۰ پوند	۱۲/۰۰۰/۰۰۰	۶۰۰/۰۰۰ پوند	۴۸/۰۰۰/۰۰۰

سایر موارد اختصاص یافته به پوند استرلینگ ۳۵۰/۰۰۰ پوند	۲۸/۰۰۰/۰۰۰	۲۰۵/۰۰۰ پوند	۱۶/۴۰۰/۰۰۰
جمع	۴۶۷/۰۰۰/۰۰۰		۵۷۹/۴۰۰/۰۰۰

ارقام بالا تنها برآوردی تقریبی است و اطلاعات دقیق از منابع رسمی در دسترس نیست.

[بودجهٔ] سال ۳۵-۱۹۳۴ یک کسری ۹۶۰/۱۹۸/۱۷۹ریالی نشان می‌دهد. درمقابل این کسری، ماندهٔ بستانکار وجوه انحصاری قند و چای ممکن است مبلغ ۶۳/۴۱۱/۷۳۴ریال را جبران کند که در این صورت کسری بودجه به کمی بیش از ۱۴۵ میلیون ریال کاهش می‌یابد یعنی (حدود ۱۸،۰۰۰،۰۰۰ پوند). اختصاص ۱۵۰/۰۰۰پوند برای تجهیزات متحرک ره آهن و غیره، درست در نوامبر ۱۹۳۳م/ آبان ۱۹۱۲ش. تصویب شد امّا چنانکه تاکنون پیداست، کسرِ این مبلغ از ذخیرهٔ انحصاری قند و چای حاصل نشده است درحالی که بالانس مورد اشاره تحت تأثیر آن قرار داشت.

برای سال ۳۶-۱۹۳۵ کسری [بودجه] به نحو چشمگیری بالاتر و حدود ۲۷۰ میلیون ریال (۳۷۵۳۰۰۰پوند) است. با وجود این، افزایش در دریافت حق‌الامتیاز نفت و مالیات وجود دارد. دلیل این امر، اتمام بودجهٔ مالیاتِ انحصار قندو شکر است، دریافت‌های اخیر از این مالیات کاملاً پایین‌تر از مبلغ مورد نیاز در زمان اجرای ساخت راه‌آهن بوده است.

هزینه‌های اضافی مجاز برای سال ۳۶-۱۹۳۵ که در متمم قانون بودجه در ۱۳مارس تصویب شد شامل موارد زیر است:

الف. ۲۰ میلیون ریال برای هزینهٔ کارخانه‌های قند؛ و

ب. ۵۶،۰۰۰،۰۰۰ ریال برای هزینهٔ یک کارخانهٔ سیمان؛ این مبالغ که از صرفه‌جویی‌ها به دست می‌آید در بودجه سال ۳۶-۱۹۳۵ تحقق یافته است؛

پ. ۳۰میلیون ریال برای تعدیل نرخ کرایهٔ حمل و نقل، از این مبلغ، ۱۰میلیون ریال از درآمدهای کسب شده از انحصار وسایل نقلیهٔ موتوری به دست می‌آید، ۱۵ میلیون ریال از سود فروش گواهی‌های صادراتی و ۵ میلیون ریال از صرفه‌جویی‌های بودجهٔ سال۳۶-۱۹۳۵م/ ۱۶-۱۳۱۵ش. تحقق خواهد یافت.

وضعیت مالی

ارائه ارزیابی دقیقی از وضعیت مالی کنونی دولت ایران با هیچ روشی امکان‌پذیر نیست، زیرا اطلاعات ضروری در دسترس نیست. بازبینی قرداد شرکت نفت ایران ـ انگلیس به پرداخت مجموع نزدیک ۴،۰۰۰،۰۰۰ پوند برای سال ۱۹۳۱و ۱۹۳۲و حل و فصل تمام اختلافاتی که با دولت ایران به وجود آمده بود، انجامید. و حق‌الامتیاز و مالیات‌های پرداختی شرکت نفت به دولت ایران برای سال ۱۹۳۳ و ۱۹۳۴ به ترتیب مبلغ ۱/۷۵۸/۰۱۳ و ۲/۱۵۹/۱۴۲ پوند بود.

پرداخت‌های مصوب در بودجه در طی پنج سال گذشته شامل بیش از ۶،۰۰۰،۰۰۰ پوند برای تدارکات دریایی و نظامی، ۴۹۰،۰۰۰ پوند برای بازپرداخت بدهی پیش از جنگ به دولت شاهنشایی بریتانیا، ۱،۱۰۵،۰۰۰ پوند برای مصالح و ساختمان راه آهن و حدود ۱،۰۰۰،۰۰۰ پوند برای اهداف صنعتی، از قبیل خرید کارخانه‌های قند، کارخانه‌های پارچه بافی، دادن یارانه برای تشویق صنایع بر اساس تولید ملی و غیره است. برخی از این پرداخت‌ها «مساعده» نامیده می‌شود ولی با این همه، این مساعده‌ها از ذخیره ملی ارز خارجی بیرون کشیده نشده است. علاوه براین پرداخت‌های خارجی که سرجمع حدود ۹،۲۴۰،۰۰۰ پوند است، همزمان با پایان سال ۱۹۳۳ بیش از ۲،۰۰۰،۰۰۰ پوند برای خرید شمش طلا و نقره هزینه شد که به عنوان پشتوانه برای اسکناس رایج به تهران انتقال یافت. کل هزینه‌های مصوب در بودجه، تا جایی که معلوم است، تقریباً با پرداخت‌های مربوط به آن به اضافهٔ تراز مفروض که برای مارس ۱۹۳۱به حساب آمده بود، برابر بود. البته ممکن است برخی از پرداخت‌های مصوب در بودجه، به ویژه تمام مبلغ ۲،۷۰۵،۰۰۰ پوندِ درنظر گرفته‌شده در قانون متمم بودجهٔ سال ۳۶-۱۹۳۵ که تنها در مارس ۱۹۳۵ تصویب شد، هرگز به مرحلهٔ اجرا در نیاید و یا اینکه احتمالاً هنوز به مرحله اجرا در نیامده است. همچنین شاید پرداختهای مربوط به بودجه از سایر منابع، آشکار نشده است.

بنابراین براساس شواهد ناقصی که منتشر گردیده، پیشنهاد شده است که در زمان حاضر هزینهٔ دولت ایران برای تمام اهداف به‌طور قطع فراتر از درآمدهای به دست آمده از کلیهٔ منابع شناخته شده است و اینکه اندوختهٔ ملی که در خارج نگهداری می‌شود اندک است. همچنین در طرف مقابل ممکن است گفته شود که بدهی‌های

دولتی هم در داخل و هم درخارج، کم است، وام ۴۹۰،۰۰۰ پوندی پیش ازجنگ، درسال ۱۹۳۳به دولت انگلستان پرداخت شده است؛ هزینه کنونی ساخت راه‌آهن غیرعادی است و اگرچه تاکنون در این سال اتفاق نیفتاده اما به زودی به نقطهٔ اوج خود خواهد رسید؛ و حق امتیازات نفت و موارد دیگر علائمی از افزایش را نشان می‌دهد. با توجه به بدهی‌های اندک خارجی، به زحمت می‌توان این وضعیت را وخیم توصیف کرد. بعید است که رهایی از وضع موجود از طریق تحمیل مالیات‌های بیشتر قابل حصول باشد زیرا بار مالیات‌ها مخصوصاً برای طبقات فقیر، هم اکنون بیش از حد سنگین است. از طرف دیگر واقعیت این است که دولت ایران به منظور خودداری از توسل جستن به وام خارجی، به هر وسیلهٔ ممکن متوسل شود.

ارز

نگرانی پیوستهٔ دولت ایران حفظ ارزش مبادله‌ایی ارز بوده است اما نوسانات نامنظم قیمت جهانی نقره هر چند وقت یک بار تمامی تلاش‌های صورت گرفته در این خصوص را شکست داده است.

قانون مربوط به کنترل ارز در فوریه ۱۹۳۰، از فعالیت ارزی که آزادانه در بازار انجام می‌شد و ارتباطی به نرخ‌های رسمی نداشت، جلوگیری نکرد. کنترل [بر ارز] در فوریه ۱۹۳۲ افزایش یافت اما الزام صادرکنندگان برای فروش ارز خارجی خود به دولت، تا می ۱۹۳۳ به تأخیر افتاد. دراین زمان تقاضا برای ارز خارجی کاهش یافته بود و در موازات با کاهش ارز دلار، ارزش ریال افزایش یافت. در نتیجه اندوخته بزرگی از صادرکنندگان (حدود ۷۰۰،۰۰۰ پوند) در بانک‌ها به حساب دولت انباشته شد و به جای یک دارایی با ارزش، به منبعی از گرفتاری [تبدیل شد] و به منظور خلاص شدن از پول خارجی بدون زیان به بانک‌ها یا دولت، راه حلهای متفاوتی اتخاذ گردید.

[پس از این]، دوره‌ایی از ثبات نسبی پیش آمد تا اینکه افزایش شدید قیمت نقره در اواخر سال ۱۹۳۴ خود را نشان داد. برای مدتی بانک ملی تلاش کرد علی رغم افزایش قیمت نقره، نرخ پوند را به حدود ۸۰ ریال نگه دارد، در نتیجه اینکه صادرات غیرقانونی ریال نقره در مقیاس وسیعی گسترش یافت. بنابراین به دنبال رکورد بالای قیمت نقره در لندن، نرخ‌ها در پایان دسامبر و در آوریل تعدیل شد و قیمت هر پوند

به ۵۱/۹۰ ریال کاهش یافت. با این نرخ، صادرات عملاً غیرممکن بود. بانک‌ها برای خرید ارز خارجی تمایل نداشتند و معامله گران بازار ارائه ارز به نرخهای بالاتر را شروع کردند. بانک‌ها نرخهایشان را به حدود [هر پوند] ۶۰ریال تعدیل کردند که تاکنون کاملاً بالاتر از ارزش نقره بوده و از شروع ژوئن، نرخ [ارز]امکان یافته بود تا خود را با عرضه و تقاضا تعدیل کند و [در نتیجه] تمام تلاشها برای کنترل آن رها شده بود. در طی ژوئن میانگین قیمت هر پوند ۷۹/۷۰ریال بود. سکه‌های نقره هم اکنون کمیاب شده و تردیدی نیست که به زودی از گردش خارج خواهند شد. به عنوان یک اقدام موقت اضافی، برای تسکین کمبود فزاینده پول خرد، سکه‌های مسی به گردش افتاده است.

میانگین ماهانه نرخ ارز از ۱۹۳۰ تا ژوئن ۱۹۳۵ در پیوست شماره X به‌طور مفصل مشخص شده است.

در متمم بودجهٔ ۳۴-۱۹۳۳ مبلغ نامعینی برای استفاده به عنوان سرمایه تعدیل ارز تدارک دیده شده است. تاکنون هیچ چیز دربارهٔ این وجوه شنیده نشده و باور بر این است که این مبلغ نسبتاً چشمگیر بوده است. برخی از شخصیت‌های مهم به دلیل دستکاری قیمت گواهینامه‌های صادراتی به عنوان وسیله‌ایی برای برطرف کردن نوسات ارز بر جامعه تجاری توسط مقامات ایرانی دستگیر شده‌اند. بنابراین وقتی که در مارس ۱۹۳۵ قیمت هر پوند به حدود ۶۵ ریال کاهش یافت، بانک ملی قیمت خرید خود برای گواهینامه‌های صادراتی از ۹ درصد به ۲۵ درصد پرداخت اضافی و قیمت فروش خود را از ۱۳/۵ درصد به ۳۰درصد پرداخت اضافی، افزایش داد؛ با این روش شیوه‌ای از جوایز صادراتی تا حدی متناسب با کاهش نرخ ارز به صادرکنندگان اعطا می‌شد و فشاری مشابه به واردکنندگان تحمیل می‌گردید. در جولای ۱۹۳۵ هنگامی که یک بار دیگر قیمت هر پوند به ۸۰ ریال و یا بیشتر از آن رسیده بود، قیمت خریدگواهینامه‌های صادراتی یکباره تا ۱۰ درصد و قیمت فروش تا ۱۵ درصد پرداخت اضافی کاهش یافت.

پول رایج

قانون مارس ۱۹۳۰ که استاندار طلا [را به عنوان پایه پول] معرفی می‌کرد، هرگز به اجرا درنیامد. دومین قانون پول رایج که در ۱۳ مارس ۱۹۳۲ تصویب شد، یک

طلای پهلوی (واحد پول رایج) را برابر با یک پوند طلا تعیین کرد و این واحدپولی به ۱۰۰ریال طلا تقسیم می‌شد. اسکناس‌های جدید توسط بانک ملی منتشر شد تا جایگزین اسکناس‌هایی شود که بیشتر توسط بانک شاهنشاهی ایران منتشر شده بود. حداکثر [حجم] در گردش اسکناس‌های جدید ۳۴۰ میلیون ریال بود، درمقابل این حجم از اسکناس، ۱۰۰ درصد نقره (از جمله شامل نقره در گردش)، نگهداری می‌شد. اسکناس‌ها به موقع منتشر شد و ریال‌های نقره برابر با ارزش قران‌های نقره ضرب و جایگزین آن شد. ریال [جدید] هرگز طلای پهلوی را تثبیت نکرد و پول رایج در واقع براساس معیار نقره باقی ماند و وجود [پول] پهلوی تنها به‌طور اسمی بود.

هم زمان با پایان سال ۱۹۳۳ خریدهای اساسی شمش طلا و نقره در لندن انجام گرفت و به عنوان پشتوانه‌ایی در برابر افزایشِ پیشنهادی نشر اسکناس نگهداری شد. در سپتامبر ۱۹۳۴ سندی تصویب شد که افزایش نشر اسکناس را از ۳۴۰ میلیون به ۸۰۰ میلیون ریال مجاز می‌کند و در مقابل آن وثیقهٔ حداقلی ۶۰ درصد، شامل طلا، نقره و ارز خارجی قرار داد. همچنین می‌بایستی اسکناس‌های جدیدی به ارزش ۳۰۰ میلیون ریال به عنوان ذخیره برای جایگزین کردن با اسکناس‌های کهنه نگهداری می‌شد. افزایش پیشنهادی برای اسکناس در گردش، در نتیجه ناکافی بودن پول موجود در گردش و همچنین نیاز به تأمین مالی ساختمان راه‌آهن و سایر کارخانه‌های دولتی قابل درک بود. اسکناس‌های جدید تا ژوئن ۱۹۳۵ هنوز چاپ نشده بود.

چنانکه پیش از این در قسمت مربوط به ارز اشاره شد، ریال و استاندارد نقره در اوایل سال ۱۹۳۵ از هم جدا شد و به نظر می‌رسد که این تفکیک همیشگی باشد. بانک ملی در بیانیه‌های منتشر شده خود حق تقدمی را برای پذیرش استاندارد طلا بیان کرده است اما در این خصوص تا این لحظه هیچ تصمیمی اعلام نشده است.

پول‌های رایج در گردش که در حال حاضر توسط بانک ملی منتشر می‌شود، شامل اسکناس‌های ۵، ۱۰، ۲۰، ۵۰، ۱۰۰، ۵۰۰ و ۱۰۰۰ ریالی و سکه‌های نقره‌ایی نیم ریالی، یک ریالی، دو ریالی و سکه‌های نیکل ۵، ۱۰ و ۲۵ دیناری (هردینار معادل ۱ ریال است) است و در آوریل ۱۹۳۵ دولت ضرب مبلغ دو میلیون ریال از سکه‌های مسی ۵، ۱۰ و ۲۵ دیناری را تصویب کرد و همچنین معادل آن از سکه‌های

مسی قدیمی به گردش افتاد. در ژوئن وقتی که کمبود سکه‌های نقره‌ایی بیشتر آشکار شد، اجازه ضرب سکه‌های مسی بیشتر به ارزش ۵ میلیون ریال داده شد، افزایش اسکناس‌های در گردش به‌طور پیوسته ادامه دارد و حجم اسکناس در گردش در ۲۶ دسامبر ۱۹۳۲م/ ۶دی ۱۳۱۱ش. تقریباً ۳۲۵میلیون ریال و در۱۲ مارس ۱۹۳۵م/ ۲۲ اسفند ۱۳۱۳ش. حدود ۴۲۱ میلیون ریال بود.

یک ذخیره طلا به مبلغ حدود ۴/۷۰۰/۰۰۰ پوند استرلینگ (هر اونس خالص یکصد و چهل شیلینگ) در بانک ملی نگهداری می‌شود؛ قسمت بیشتر این ذخیره پیش از این دارایی دولت بود و در ژوئن ۱۹۳۵ بخشی از سرمایهٔ بانک ملی را تشکیل می‌داد.

بانکداری

بانک شاهنشاهی ایران قدیمی‌ترین بانک ایران است و ۴۵ سال پیش طبق اجازه و امتیاز دولت ایران تأسیس شده است. در می ۱۹۳۰ امتیازنامه بانک مورد بازبینی قرار گرفت و حق انتشار اسکناس توسط این بانک در ازای پرداخت غرامت لغو گردید. دفتر اصلی بانک در تهران است و علاوه بر آن ۱۷ شعبه در ایران و دو شعبه در عراق و یک دفتر در لندن دارد.

نشنال بانک ایران یا همان بانک ملی، در سال ۱۹۲۷م/ ۱۳۰۶ش. تأسیس شد. این بانک یک بانک دولتی است و با یک سرمایه مجاز ۲۰میلیون ریالی تشکیل شده که ۸ میلیون ریال از سرمایهٔ پرداختی آن توسط دولت تهیه شده است. بانک حق انحصاری نشر اسکناس را دارد و نشراسکناس از سال۱۹۳۲ عملی شده است. بانک ملی بیش از۳۰ شعبه درایران دارد و [شعب] بانک میدلند[1] در لندن از نمایندگان آن هستند. آخرین گزارش ترازنامهٔ منتشر شده، سود خالص ۲،۱۵۸،۷۰۸،۹۵ریالی برای سال منتهی به ۲۰ مارس ۱۹۳۵نشان می‌دهد. یک مدیر ایرانی جایگزین مدیر آلمانی دفتر تهران شده و شماری دیگر از کارمندان ایرانی جایگزین کارمندان آلمانی شده‌اند.

در جولای ۱۹۳۵م/ تیر ۱۳۱۴ش. بخشی از ذخیرهٔ طلاکه به حساب دولت ایران در بانک ملی نگهداری می‌شد و بالغ بر بیش از ۳،۰۰۰،۰۰۰ پوند بود، به عنوان

1. Midland Bank.

بخشی از سرمایهٔ بانک ملی، به‌طور قطع به این بانک انتقال یافت. سرمایهٔ بانک از ۲۰میلیون ریال- تنها ۸میلیون آن پرداخت شده بود ـ به ۳۰۰میلیون ریال افزایش یافت که ازاین مقدار مبلغ ۲۲۶میلیون ریال پرداخت شد. از این مبلغ اخیر، حدود ۲۱۶/۸ میلیون ریال شامل طلای انتقال یافته[1] است، ـ ۱ریال معادل ۰/۷۳۲۲۳۸۲ گرین طلا تعیین شده است- و ۱/۹ میلیون ریال نیز نتیجهٔ سودی است که سال‌ها قبل توسط بانک ملی به دست آمده و ۸ میلیون ریال دیگر آن سرمایه‌ایی است که قبلاً پرداخت شده است. بنابراین طلای منتقل شده به سرمایه بانک، پیش از این به عنوان پشتوانهٔ اسکناس در نظر گرفته شده بود اما مسکوک و ارز خارجی که پشتوانهٔ اسکناس قرار گرفته، هنوز بیش از ۶۰ درصد سرمایه قانونی آن را تشکیل می‌دهد.

بانک کشاورزی و صنعتی که قبلاً شعبه‌ایی از بانک ملی بود، در می ۱۹۳۳ با اختصاص سرمایه‌ایی ۲۰میلیون ریالی به موسسه‌ایی مستقل تبدیل شد. بانک کشاورزی و صنعتی یک بانک دولتی است و وظیفهٔ مالی آن تشویق و حمایت مالی برای توسعهٔ ضروری کشاورزی و صنعت در سرتاسر کشور است. تاکنون چندین شعبهٔ بانک کشاورزی در ایالات افتتاح شده است.

بانک روسی با چندین شعبهٔ محدود در ایالات صرفاً به تأمین مالی بازرگانی ایرانی ـ شوروی علاقه‌مند است. بانک عثمانی شعباتی در تهران، همدان و کرمانشاه دارد که تا حد زیادی به ترانزیت بازرگانی بین ایران و عراق می‌پردازد.

بانک پهلوی که تحت نظارت مدیرکل دارایی نیروهای مسلح است عمدتاً به مبادلات داخلی و محاسبات ارتش می‌پردازد.

بیمه

چندین شرکت بیمهٔ خارجی از جمله شرکت‌های بیمهٔ انگلیسی در ایران مشغول فعالیت‌اند. درخواست ثبت این گونه شرکت‌ها به بخشی مربوط می‌شود که قوه مقننه در رأس آن قرار دارد. همین بخش با پروژه‌ایی برای تأسیس یک شرکت بیمه دولتی و همچنین با قانون مصوب دولت برای تقاضای وثیقه‌های نقدی جهت تمام شرکت‌های بیمه ارتباط دارد و این وثیقه‌ها همراه با بخشی از حقوق بیمهٔ جمع‌آوری شده درایران، می‌بایستی به سهام یا اوراق قرضه یک شرکت رهنی زمین، تبدیل شود.

1. The gold transfered.

این پیشنهادها نگرانی چشمگیری را در میان شرکت‌های بیمه که در ایـران فـعالیت می‌کنند افزایش داده است؛ با این وجود این پیشنهادات تا کنون به اجرا در نیامده و ممکن است که تعدیل شوند.

III. بازرگانی

قانون انحصار تجارت خارجی: پیش از این در مقدمه، خلاصه‌ایی از این قانون ذکر شد. طبق شرایط اصلی این قانون تمام تجارت خارجی کشور در انحصار دولت اعلام شد، دولت حق واردات و صادرات تولیدات طبیعی و صنعتی و همچنین حق تصمیم‌گیری موقت یا دائمی تمام مقدار واردات و صـادرات را بـرای خـود حـفظ می‌کند. [برخی از جزئیات قانون انحصار به شرح زیر است]:

طبق این قانون واردات مشروط به صدور محصولات ایرانی با ارزشی برابر آن است. صادرکنندگان بایستی جوازهای صادراتی را که نشان دهنده ارزش کـالاهایی است که واقعاً صادر شده‌اند، دریافت نمایند: این جوازهـا قـابل واگـذاری است و واردکنندگان برای ارئه درخواست‌هایشان جهت دریافت جواز واردات می‌توانند آن را خریداری کنند. جوازهای صادرات نباید در مقابل فراورده‌های نفتی یا محصولات شیلات صادر شود. برای صـدور مـحصولاتی کـه صـادرات انـحصاری را تشکـیل می‌دهند، یعنی تریاک و خاک سرخ، صادرکنندگان تنها حق دارند جوازهایی به ارزش ۲۰ درصد محصول صادراتی دریافت کنند.

در مورد واردات [آن دسته از کالاهایی] که دولت خودش تمایلی بـه انـجام آن ندارد، می‌تواند برای افراد یـا شـرکت‌ها جـواز واردات صـادر کـند. جـواز واردات غیرقابل واگذاری است و اعتبار این مجوز بیش از یک سال نخواهد بود. به عنوان یک قاعدهٔ کلی، جوازهای وارداتی، تنها با ارائه گواهینامهٔ صادرات و با ارزش برابر، صادرخواهد شد.

الزام به ارائه مجوزهای صادراتی، درخصوص کالاهای وارد شده تـوسط دولت برای نیازهای خود و کالاهای وارد شده به صورت ترانزیت و ماشین‌آلات وارد شده تحت جواز ویژه به منظور کاهش وابستگی کشور به واردات خارجی، نادیده گرفته می‌شود.

سال اقتصادی جدید به جای ۲۲مارس، در ۲۳ ژوئـن ۱۹۳۱م/ ۱ تـیر ۱۳۱۰ش.

شروع و در ۲۱ژوئن سال ۱۹۳۲پایان خواهد یافت. پیش از تاریخ قبلی، دولت مقادیر کالاهایی که می‌بایستی در طی سال اقتصادی وارد شود، اعلام خواهد کرد. کالاها به دو دسته تقسیم خواهند شد، [یک دسته از] کالاهایی که تنها دولت می‌تواند وارد کند و [یک دسته] از کالاهایی که اشخاص و شرکت‌ها تحت مجوز دولت و با سهم‌های ثابت می‌توانند وارد نمایند.

عوارض گمرکی برای تمام کالاهای وارداتی به نرخ ۵۰ قران به پوند طلا جمع‌آوری خواهد شد. سهام واردات درمیان پست‌های گمرکی مختلف تقریباً به همان تناسب واردات واقعی سال‌های پیش تقسیم خواهدشد. به جز در مواردی که خود دولت دست به اجرای صادرات خواهد زد، هیچ محدودیتی برای صدور محصولات ایرانی وجود نخواهد داشت.

تمام صادرات می‌بایستی توسط ادارهٔ گمرکات ارزش‌گذاری شود و مجوزهای صادراتی تنها به مدت سه ماه اعتبار خواهد داشت.

صادرکنندگان می‌بایستی ارز خارجی خودرا درطی ۸ ماه به دولت بفروشند مگر اینکه آنها کالاهایی را طبق جواز، به همان ارزش [صادرات] در طی این دوره وارد کرده باشند. دولت حق معاف کردن صادرکنندگان خاصی را از این تعهد حفظ می‌کند.

دولت ایجاد اقداماتی برای بهبود تولیدات صادراتی و استانداردهای کیفیت را تصویب کرده که به موجب آن به کالاهای باکیفیت پایین جواز صادرات داده نخواهد شد.

اگرچه جرح و تعدیل‌هایی برای اصلاح قانون انحصار تجارت خارجی، از زمان تصویب این قانون تاکنون صورت گرفته است، اما مختصری که در بالا گفته شد، خطوط کلی این قانون را که هم اکنون نیز جاری است، توصیف می‌کند. تغییرات اساسی این قانون این بود که الزام صادرکنندگان به فروش ارز خارجی‌شان به دولت بعداً لغو شد، خرید و فروش جوازهای صادراتی در بانک ملی متمرکز شد و جوازهای صادراتی تنها برای وارداتِ مبلغ ۸۵ درصد ارزش کالاهای صادرشده اعتبار داشت. به موجب ماده‌ایی که در قانون مؤسسات بازرگانی اتحاد شوروی در ایران بود، صادرکنندگان از الزام فروش ارز خارجی خود [به دولت] معاف شدند. پیرو سیستم جوازهای وارداتی و در چارچوب محدودیت‌های سالانهٔ سهام واردات

برای هر دسته از کالاها، شرکت‌های خصوصی برای عملی کردن فعالیت‌های وارداتی همانند گذشته آزاد بودند و صادرات، در بیشتر موارد به‌جز الزام قبلی برای فروش ارز به دولت، ظاهراً آزاد باقی ماندند. بنابراین شاید گفته شود که انحصار تجارت خارجی آن گونه که درسال ۱۹۳۱به اجرا درآمد، تاحد زیادی نظری و عمدتاً وسیله‌ای برای تدوین قواعد واردات بود.

اهداف قانون [انحصارتجارت خارجی]. اهداف قانون انحصارا تجارت خارجی قبلاً در بالا نشان داده شده است. اهداف مهمتر بطور مناسبی به شرح زیر خلاصه می‌شود:

۱. ثبات بخشیدن به پول از طریق:
الف. تراز کردن واردات وصادرات
ب. کاهش واردات [کالاهای] لوکس

۲. افزایش قدرت چانه‌زنی کشور در موضوعات بازرگانی به ویژه در رورپارویی با اتحاد جماهیر شوروی

۳. از میان برداشتن واردات رقیبِ تولیدات داخلی و تسهیل توسعهٔ صنایع داخلی

۴. بهبود و تقویت زراعت محصولات طبیعی

۵. تسهیل صادرات به گونه‌ایی که این صادرات برای پرداخت واردات ضروری کافی باشد.

بازرگانی خارجی

تراز بازرگانی خارجی ایران در سال ۳۴-۱۹۳۳، یعنی آخرین سالی که آمار و ارقام آن در دسترس نیست، درمقایسه با سال قبل به شرح زیر است:

واردات	۳۳-۱۹۳۲ (ریال)	۳۴-۱۹۳۳ (ریال)	افزایش یاکاهش به درصد ٪
مال‌التجاره، شمش و مسکوک	۶۱۱،۶۶۵،۰۹۰	۶۰۵،۴۹۴،۴۹۹	-۱
[کالاهای] معاف از عواارض گمرکی	۴۵،۹۱۳،۴۶۵	۹۲،۷۶۱،۲۹۸	+۱۰۲
شمش*	-	۱۴۳،۴۸۰،۵۵۳	-
کل	۶۵۷،۵۷۸،۵۵۵	۸۴۱،۷۳۶،۳۵۰	+۲۸
کل	(۶،۶۹۱،۵۴۹ پوند)	(۱۰،۴۶۲،۸۵۱ پوند)	+۵۶/۴۰

صادرات	۳۳-۱۹۳۲(ریال)	۳۴-۱۹۳۳(ریال)	افزایش یا کاهش به درصد ٪
مال‌التجاره، شمش، مسکوک و شیلات	۵۳۱،۷۷۵،۶۱۴	۴۸۰،۳۱۵،۷۲۲	۹/۷۰
فرآورده‌های نفتی	۱،۱۴۳،۲۷۹،۸۲۵	۱،۳۳۶،۹۴۱	+۱۶/۹۰
کل تجارت	۲،۳۳۲،۶۳۳،۹۹۴	۲،۶۵۸،۹۹۳،۷۷۱	+۱۴
	(۲۳،۷۳۶،۹۹۰پوند)	(۳۳،۰۵۱،۵۰۷پوند)	+۳۹/۲۰
مازاد صادرات و واردات	۱،۰۱۷،۴۷۶،۸۸۴	۹۷۵،۵۲۱،۰۷۱	-۴/۱۰
	(۱۰،۳۵۳،۸۹۲پوند)	(۱۲،۱۲۵،۸۰۵پوند)	+۱۷/۱۰

*. مربوط به طلاکه به صورت شمش توسط بانک ملی ایران واردشده است.

نرخ تبدیل ارز:

سال ۳۳-۱۹۳۲، یک پوند برابر۲۰۹۸ ریال

سال ۳۴-۱۹۳۳یک پوند برابر با ۴۵۸۰ ریال

[در این دو سال] هم واردات کالاهای مشمول عوارض و هم صادرات مال‌التجاره، کاهش نشان می‌دهد. افزایش زیاد در واردات [کالاهای] معاف از عوارض گمرکی عمدتاً به حساب شرکت نفت ایران - انگلیس بوده که همچنین

فعالیت فزایندهٔ آن درطی سال، در صادرات بیشتر فراورده‌های نفتی انعکاس یافته است. ارقام بالا که از فهرست کلی ادارهٔ گمرکات ایران استخراج شده، مازادی از صادرات کل بر واردات کل در سال ۳۴-۱۹۳۳به مبلغ ۹۷۵،۵۲۱،۰۷۱ ریال یا حدود ۱۲،۱۲۵،۸۰۵ پوند را نشان می‌دهد. روش ایرانی‌ها برای دستیابی به بالانس تجاری، کسر کردن صادرات بازرگانی (یعنی به استثنای صادرات فراورده‌های نفتی و تولیدات شیلات) به مبلغ ۴۶۶،۱۲۵،۲۴۷ ریال از واردات بازرگانی (یعنی به استثنای شمش طلا و واردات معاف از مالیات گمرکی) به مبلغ ۶۰۵،۴۹۴،۴۹۹ ریال، است. بنابراین، [با این روش] برای این سال یک تراز منفی ۱۳۹،۳۶۹،۲۵۲ ریالی یا حدود ۱/۷۳۲/۳۷۰پوندی به دست می‌آید. واضح است که این دو روش محاسبه، برداشت‌های کاملاً متفاوتی از تراز واقعی بازرگانی را نشان می‌دهد. حق‌الامتیاز بسیار چشمگر نفت و فروش ارز خارجی در داخل ایران توسط شرکت نفت ایران- انگلیس همراه با درآمد حاصل از شیلات دریای خزر، سهم بسیار قابل ملاحظه‌ایی در تراز پرداخت‌های ایران بازی می‌کند و در هر نوع بررسی این مسئله، می‌بایستی موردتوجه قرار گیرد.

واردات

جدول زیر مهمترین واردات مال‌التجاره ایران در طی سال‌های ۳۳-۱۹۳۲ و ۳۴-۱۹۳۳ را نشان می‌دهد.

	۳۳-۱۹۳۲	۳۴-۱۹۳۳	۳۳-۱۹۳۲	۳۳-۱۹۳۲
	وزن به من (۶/۵ پوند)		ارزش به ریال	
دام زنده	۱۹۵/۹۱۲	۱۶۷/۸۱۶	۵۷۹/۴۹۷	۴۵۹/۴۰۸
غذا و مشروبات	۱۸/۷۴۹/۲۵۶	۱۵/۴۲۰/۳۷۰	۱۰۴/۶۴۲/۴۹۰	۹۶/۲۴۱/۳۳۸
مواد خام و کالاهای نیمه‌ساخته شده	۳۱/۹۸۳/۸۹۵	۲۹/۶۳۳/۱۹۰	۷۱/۶۹۹/۰۸۳	۶۰/۳۵۸/۰۳۷
مصنوعات	۱۳/۵۳۱/۵۰۱	۳۴/۴۳۷/۱۰۰	۴۳۴/۳۱۶/۳۳۰	۴۴۴/۵۵۴/۰۳۲
فلزات گرانبها و مسکوکات طلا و نقره	۲۹۴	۶/۸۱۳	۴۲۷/۶۹۰	۴/۲۰۲/۳۶۳
جمع	۶۴/۴۶۰/۸۵۸	۷۹/۶۶۵/۲۸۹	۶۱۱/۶۶۵/۰۹۰	۶۰۵/۴۹۴/۴۹۹
	(۱۸۸/۳۸۸تن)	(۲۳۲/۸۲۷تن)	(۶/۲۲۴/۳۳۲ پوند)	(۷/۵۲۶/۳۴۵ پوند)

نکته: ارقام بالا به غیر از واردات معاف از عوارض گمرکی به حساب شرکت نفت ایران و انگلیس است.

اگرچه واردات سال ۳۴-۱۹۳۳برحسب ریال، اندکی پایین‌تر بود اما بر حسب پوند استرلینگ به اندازه حدود ۱،۳۰۰،۰۰۰ پوند عملاً بالا تر بود.

ماهیت واردات

واردات اصلی سال ۳۴-۱۹۳۳، پارچه‌های پنبه‌ای، وسایل موتوری و قطعات یدکی، مصالح راه‌آهن، قند، ماشین‌آلات و قطعات آن، چای، نخ پنبه‌ای و سیمان بود. در اینجا کاهش چشمگیری در کالاهای مصرفی و افزیش واردات ماشین‌آلات، وسایل حمل ونقل، مصالح راه‌آهن و سیمان وجود دارد. این روند، به همان شکلی که صنایع داخلی سهم فزاینده‌ایی از تقاضا برای کالاهای مصرفی را تأمین می‌کنند، متحمل است همچنان ادامه یابد و [در عوض] ماشین‌آلات بیشتری برای تجهیز صنایع رو به گسترش و برای تأمین نیازمندی‌های راه‌آهن و حمل و نقل جاده‌ای، مورد نیاز است. کاهش قابل توجهی در واردات فراورده‌های نفتی که تماماً از اتحاد شوروی وارد می‌شد، صورت گرفته و تقاضای رو به رشدی در داخل کشور برای توسعهٔ هرچه بیشتر میدان‌های نفتی ایران به وجود آمده است.

واردات کالاهای پنبه‌ای از ۱۶۸،۷۲۷،۰۰۰ ریال به ۱۴۳،۱۹۱،۰۰۰ریال (حدود ۱،۷۸۹،۸۸۵ پوند) کاهش یافت. سهم اتحاد شوروی از این تجارت از ۷۱،۳۳۸،۵۹۸ ریال (۷۲۵،۹۴۰ پوند یا ۴۲ درصدکل واردات) در سال ۳۳-۱۹۳۲ به ۳۶،۶۳۲،۶۷۳ ریال (۳۴۰۴۵۵ پوند یا ۲۵/۶ درصد کل واردات) در سال ۳۴-۱۹۳۳، کاهش یافت. عمدتاً رقابت ژاپن باعث این نتیجه شد، واردات از ژاپن، از ۱۹/۵ درصد به ۴۵/۶ درصد کل واردات افزایش یافته است. سهم انگلستان [از این تجارت] از ۱۹/۴درصد به ۱۶/۴ درصد کاهش یافت و سهم هند انگلیس در حدود ۷/۶ درصد بدون تغییرباقی مانده است.

تحلیل جزئی‌تر واردات کالاهای پنبه‌ای، بعداً ارائه خواهد شد.

در خصوص بازار وسایل نقلیهٔ موتوری، ایالات متحده آمریکا با فروش ۱۷۸۰

دستگاه، به آسانی برتری خود را حفظ کرد که این [میزان] بیانگر ۸۱/۶ درصد کل واردات کشور ایران است. در مقایسه با این، ۱۶۵ دستگاه از انگلستان، ۵۱ دستگاه از آلمان و ۴۹ دستگاه از چک‌اسلواکی وارد شد.

مصالح راه‌آهن جزو اقلامی است که احتمالاً برای دو یا سه سال آینده مهم بودنش ادامه یابد، عمدتاً از اتحاد شوروی می‌آید (۳۶/۶میلیون ریال از کل ۵۲/۴ میلیون ریال مصالح وارداتی) که یک قرارداد بسیار بزرگ برای عرضه ریل‌ها حفظ کرده بود؛ آلمان، چک‌اسلواکی و آمریکا نیز [از دیگرکشورهای تأمین‌کنندهٔ مصالح راه‌آهن هستند].

سهم واردات قند که در سال ۳۴-۱۹۳۳ مبلغ ۹۸/۹میلیون ریال بود، به ۵۳میلیون ریال کاهش یافت که از این مقدار، بلژیک ۴۰/۳درصد، اتحاد شوروی ۳۱/۱ درصد، جاوه ۸/۴ درصد، چک‌اسلواکی ۷/۸ درصد و مصر ۵/۱ درصد واردات را تأمین می‌کنند. قیمت داخلی قند اخیراً کاهش یافته است که بدون تردید عمدتاً ناشی از کنترل تجارت قاچاق است.

واردات قابل ملاحظهٔ ماشین‌آلات صنعتی در طی دو سال گذشته بیانگر افزایش توسعهٔ صنعتی کشور است. کل واردات ماشین‌آلات (از جمله شامل ۱۱لوکوموتیو)، در سال ۳۴-۱۹۳۳به ارزش حدود ۵۷۳/۶۷۰ پوند بود، [از این مبلغ]، سهم آلمان ۲۱۲/۵۷۰ پوند بود و [کشورهای] چک‌اسلواکی ۱۴۱/۱۴۰ پوند، انگلستان ۶۸/۴۸۵ پوند و سوئد ۵۸/۳۶۰ پوند آن را عرضه کرده‌اند. ماشین‌آلات صنعتی همانند ماشین‌آلات کشاورزی از پرداخت عوارض گمرکی معاف است.

واردات چای اندکی کمتر از ۳۴/۳۴۰/۰۰۰ ریال (۴۲۹/۲۵۰ پوند) بود، ارزش واردات چای از هند ۳۲۸/۰۵۰ پوند و از سیلان ۳۹/۰۱۰ پوند بوده است.

واردات نخ پنبه با حدود یک سوم کاهش به ۲۱/۲۸۶/۰۰۰ریال رسید که از این مقدار، هند ۵۹/۳ درصد و ژاپن ۳۸/۷ درصد را تأمین کردند. در سال پیش رو سهم هند ۴۷/۹ درصد و سهم ژاپن ۴۹/۷ درصد بود. واردات نخ پنبه اکنون منع شده و نیازهای [کشور] تا جایی که ممکن است با تولیدات داخلی تأمین می‌شود.

در واردات کالاهای پشمی کاهش صورت گرفته است. از مجموع ۱۳،۳۲۰،۰۰۰ ریال واردات کالاهای پشمی سهم انگلستان با ۲۲/۸ درصد، بالاتر از سال گذشته بود، این در حالی است که سهم انگلستان در سال گذشته ۱۷/۶ درصد بود. واردات

از فرانسه و بلژیک، که با بیشترین میزان باقی مانده محاسبه شده،تا حدی پایین‌تر بود و واردات از ژاپن با ۷۶۱،۰۰۰ ریال به‌طور چشمگیری بیشتر از سال گذشته بود.

واردات از انگلستان

واردات اقلام بازرگانی از انگلستان، طی سال ۳۴-۱۹۳۳ با ۶۳،۱۰۷،۹۲۴ ریال (۷۸۸،۸۵۰ پوند) حدود ۹/۵ میلیون ریال کمتر از سال۳۳-۱۹۳۲بود. با این حال واردات معاف از عوارض گمرکی بالغ بر ۲۱۷،۶۴۸،۵۳۰ ریال (۲،۷۲۰،۶۰۰ پوند) ـ شامل ۱۴۳/۴۸ میلیون ریال شمش طلا ـ بود که در مقایسه با سال گذشته، ۳۱،۶۸۵،۹۶۶ ریال (۳۹۶،۰۷۰ پوند) کمتر بود. واردات از انگلستان صرف نظر از شمش طلا، در مجموع ۱۳۷،۲۷۵،۹۰۰ریال بود و در مقایسه با ۱۵/۸ درصدی سال گذشته، ۱۹/۶درصد کل واردات را تشکیل می‌دهد.

اقلام زیر بیش از ۷۲ درصد کل اقلام تجاری وارداتی انگلستان به ایران در طی سال ۳۴-۱۹۳۳را تشکیل می‌دهد:

منسوجات

واردات پارچه‌های پنبه‌ای ۲۳/۵ میلیون ریال (۲۹۳‏۷۸۰پوند) بود که۱۶/۴ درصد کل واردات این نوع پارچه را به خود اختصاص داد. اگر چه واردات به‌طور واقعی ۹،۱۶۳،۰۰۰ ریال (۱۱۴،۵۳۵پوند) کمتر از سال گذشته بود اما درصد واردات علی‌رغم رقابت شدید ژاپنی‌ها و اتحاد شوروی، تنها ۳ درصد کمتر شد.

[پارچه‌های] پشمی

واردات پارچه‌های پشمی بهبودی را نشان می‌دهد و در مقایسه با واردات ۲،۹۳۳،۲۳۵ ریال (۲۹،۸۵۰پوند) در سال ۳۳-۱۹۳۲، [واردات آن در سال ۳۴-۱۹۳۳] بالغ بر ۳/۰۳۸/۱۲۷ ریال (۳۷،۹۷۵پوند) بود. پارچه‌های مخلوط پشم و پنبه به شرطی که درصد پشم‌شان بیش از ۷۰ درصد باشد را می‌توان صادر کرد. از مجموع بیش از حدود ۷۰،۰۰۰ پوند از واردات این نوع پارچه‌ها، مقدار ۲۲،۴۵۰ پوند آن از انگلستان و به ارزش ۳۳،۱۷۰ پوند آن از بلژیک وارد شده است.

ماشین‌آلات

واردات ماشین‌آلات از انگلستان بـه ارزش ۵،۴۷۸،۸۳۲ ریـال است کـه ۱۲/۷ درصد کل واردات را تشکیل می‌دهد اما این میزان احتمالاً شامل واردات ماشین‌آلات توسط شرکت نفت ایران ـ انگلیس که جزو کالاهای معاف از مالیات به شمار می‌آید، نمی‌شود.

خودرو وکامیون

واردات خودرو و کامیون از انگلستان در مقایسه با ۱۶۸ دستگاه در سال گذشته، بالغ بر ۱۶۵ دستگاه و به ارزش ۳،۰۴۵،۶۷۰ ریال (۳۸،۰۷۰ پوند) بود. یک یـا دو نوع از خودروها و کـامیون‌های انگـلیسی پـیوسته بـه ایـران وارد مـی‌شود و حـتی پیشرفت‌هایی [نیز] داشته‌اند اما به‌طور کل تا زمانی که قیمت‌ها اقتصادی‌تر نباشد و قطعات یدکی و سرویس‌دهی فراهم نشود، افزایش فروش قابل انتظار نیست. اخیراً معلوم شده که یک شرکت انگلیسی سفارش‌های قابل ملاحظه‌ای برای مـاشین‌های مسافربری در ایران دریافت کرده است و انتظار می‌رود نتیجه سودآور خواهد بود.

خرازی، اسباب‌بازی وآهن‌آلات

واردات این کالاها از انگلستان یک افزایش ۲۶۵،۵۰۰ ریـالی (۳،۳۱۵پـوند) را نشان می‌دهد و میزان واردات آن در مقایشه با ۱۵ درصد سال گذشته، ۱۸درصدکل واردات را تشکیل می‌دهد.

مواد منفجره

واردات مواد منفجره از انگلستان، از ۶۴/۷ درصد به ۸۲/۷ درصد کل واردات [از این کشور] افزایش یافت. ارزش واردات مواد مـنفجره در سـال۳۴-۱۹۳۳بـالغ بـر ۲،۶۶۳،۶۷۴ ریال (۳۳،۲۹۵ پوند) بود

آهن، آهن قالب‌ریزی[1]، فولادساختمانی و غیره

به‌استثنای واردات نسبتاً زیاد معاف از عوارض گمرکی توسط شرکت نفت ایران ـ انگلیس، واردات این کالاها از انگلستان حدود ۳۲،۲۹۰ پوند بود که کمی کمتر از ۲۵ درصد کل واردات را به خود اختصاص داد.

تایر، تیوب و لوازم یدکی

از کل ۲۰/۴۶۳/۴۷۰ ریال (۲۵۵،۷۷۰ پوند) واردات این کالاها، سهم انگلستان

1. Cast Iron.

۲،۴۳۸،۸۷۰ ریال (۳۰،۴۸۰ پوند) یا ۱۱/۸درصد بود، در مقایسه [با این مقدار، صادرات سال۳۳-۱۹۳۲، [مبلغ] ۲۴،۲۴۰ پوند [بود]

در میان واردات کم اهمیت، واردات دوچرخه و موتورسیکلت، افزایش زیادی نسبت به ارقام سال گذشته نشان می‌دهد، در برابر واردات ۶۰۱ دستگاه [موتور سیکلت و دوچرخه] به ارزش ۲۸۷،۹۲۱ ریال (۲،۹۳۰پوند) [در سال ۳۳-۱۹۳۲]، واردات سال۳۴-۱۹۳۳ بالغ بر ۱،۳۵۵ دستگاه به ارزش ۶۵۲۸،۱۹۸ ریال(۶،۴۴۲ پوند) بود. واردات نخ پنبه نیز از ۳۵۰،۳۶۶ ریال (۲،۵۶۵ پوند) به ۷۰۴،۶۴۶ ریال (۸،۸۰۵ پوند) افزایش یافت. واردات گریس و روغن موتور بسیار پایین بود و از ۴،۲۳۵،۸۵۷ ریال (۴۳،۰۰۰ پوند) به ۱،۵۷۶،۲۰۴ ریال (۱۹،۷۰۰ پوند) کاهش یافت.

واردات از هند انگلیس

واردات از هند انگلیس به ایران پیوسته کاهش یافته است. ارزش واردات از هند در طی سه سال گذشته به ترتیب ۱۱۰میلیون ریال، ۶۹میلیون ریال و ۶۱/۴میلیون ریال بوده است. بیش از ۹۰درصد این واردات، در پنج قلم ازکالاهای زیر، یعنی: چای، پارچه‌های پنبه‌ای، ادویه و مواد بابسته‌بندی فله‌ایی[1] کاهش یافته است. از این اقلام، مورد دوم اکنون تحت انحصار واردات قرار گرفته و مورد سوم و پنجم در فهرست کالاهای وارداتی ممنوعه قرار گرفتند.

هند و سیلان هنوز قسمت عمدهٔ چای وارداتی به ایران را تشکیل می‌دهند اما میزان واردات آن از ۹۸/۱ درصد در سال۳۳-۱۹۳۲ به ۸۵/۴ درصد در سال ۳۴-۱۹۳۳ کاهش یافته است، باقی واردات این کالا عمدتاً از هند شرقی هلند (اندونزی و مالزی) می‌آید. واردات پارچه‌های پنبه‌ای از هند، از ۱۴/۱درصد کل واردات سال ۳۲-۱۹۳۳، به ۷/۶ درصد در سال ۳۳-۱۹۳۲ و ۳۴-۱۹۳۳کاهش یافته و رقابت ژاپنی‌ها مسئول اصلی این امر بوده است. واردات مشابه ژاپن، بازار نخ پنبه را که تا پیش از ۱۹۳۲ تقریباً به‌طورکلی از هند تأمین می‌شد، سخت تحت کنترل قرارداد. واردات نخ پنبه هم اکنون منع شده است.

1. Rough packing material.

واردات از اتحاد شوروی

اتحاد شوروی در سال۳۴-۱۹۳۳، هنوز صادرکننده اصلی کالاهای تجاری به ایران بود اما نتایج اختلاف بازرگانی میان دو کشور، در بخش‌هایی از کلیاتِ واردات از اتحاد شوروی بازتاب یافته است، به گونه‌ای که کل واردات از اتحاد شوروی در سال‌های ۳۲-۱۹۳۱، ۳۳-۱۹۳۲ و ۳۴-۱۹۳۳، به ترتیب ۴۰/۹درصد، ۳۱/۶ درصد و ۲۱ درصد بود. بیشترین کاهش قابل توجه، در خصوص پارچه‌های پنبه‌ای بوده است، که دراین خصوص، واردات از اتحادشوروی، از ۷۱ میلیون ریال درسال۳۳-۱۹۳۲ به ۳۶/۶ میلیون ریال درسال۳۴-۱۹۳۳کاهش یافت؛ واردات قند از اتحادشوروی، از ۴۴/۴ میلیون ریال در سال۳۳- ۱۹۳۲به ۱۶/۵میلیون ریال در سال ۳۴-۱۹۳۳ کاهش یافت و واردات نفت از این کشور نیز در همین دوره از ۳۶/۵ میلیون ریال به ۱۴/۲میلیون ریال تنزل یافته است. این سه رقم کالا، طی سال‌های طولانی قسمت عمده واردات از شوروی به ایران را شکیل می‌داد. درسال جاری ممکن است بهبود مختصری در خصوص [واردات] قند و پارچه‌های پنبه‌ایی صورت گیرد اما بهبود در خصوص واردات نفت، نامتحمل به نظر می‌رسد. درحال حاضر نشانه‌های آشکاری از بهبود روابط بازرگانی ایران-اتحاد شوروی وجود دارد اما اگر افزایش در صادرات اتحاد شوروی به ایران در چند سال آینده تحقق یابد، احتمالاً موجب تغییری در ماهیت اینگونه صادرات خواهد شد. تولید قند و نفت و توسعه اندکی در تولید پارچه‌های پنبه‌ای در داخل ایران، احتمالاً در طی چند سال آینده بخش بزرگی از نیازهای بازار داخلی را تأمین خواهند کرد.

واردات از ژاپن

بین سال‌های ۳۱-۱۹۳۰ و ۳۴-۱۹۳۳، واردات از ژاپن، از حدود ۹ میلیون ریال به ۸۲میلیون ریال افزایش یافت. بخش بیشتر این واردات در سال‌های اخیر کالاهای پنبه‌ای به ارزش۶۵/۳ میلیون ریال، را تشکیل می‌داد. سهم ژاپنی‌ها از کل واردات پارچه‌های پنبه‌ای، از ۱۹/۵درصد در سال۳۳-۱۹۳۲ به ۴۵/۶درصد در سال ۳۴-۱۹۳۳ افزایش یافت. ایجاد انحصار واردات کالاهای پنبه‌ای همراه با تجدید رابطه‌ایی که به نظر می‌رسد بین اتحاد شوروی و ایران در حال وقوع است، احتمالاً تا حدی باعث کاهش سهم ژاپن در این تجارت می‌شود. البته ارزانی کالاهای پنبه‌ای

ژاپنی در یک کشوری که متوسط درآمد پولی قسمت عمده مردم آن بیش از حد پایین است، یک امتیاز بزرگ می‌باشد.

سایر اقلام واردات ژاپنی به استثنای نخ پنبه، اگرچه حجم و ارزش کنونی آنها اندک است اما یک روند کلی افزایش را نشان می‌دهد؛ این اقلام عبارتند از: خرازی، ابزارآلات، شیشه آلات، پارچه‌های ابریشم مصنوعی (درحال حاضر واردات آن منع شده است)، پارچه‌های پشمی، ظروف چینی، چای و سیمان.

واردات از آلمان

واردات از آلمان درطی چندسال گذشته یک روند رو به رشد ثابتی را نشان داده و در سال ۳۴-۱۹۳۳ بالغ بر حدود ۷۰ میلیون ریال یا حدود ۱۰درصد کل کالاهای تجاری وارداتی بود. اقلام اصلی وارداتی عبارت بودند از: ماشین‌آلات به ارزش ۱۷میلیون ریال، مصالح راه‌آهن، خرازی آلات، رنگ، وسایل نقلیه از جمله واگن‌های راه‌آهن، کاغذ، فلزات غیرآهنی و غیره. شرکت‌های آلمانی در بازار ماشین‌های الکتریکی و لوازم آن و همچنین در رقابت با شرکت‌های انگلیسی به خاطر سفارشات برای ماشین‌آلات نساجی، در نتیجه توسعهٔ صنایع ریسندگی و بافندگی پنبه در کشور، بسیار فعال هستند.

واردات از آمریکا

واردات از ایالات متحده آمریکا نیز از سال ۳۱-۱۹۳۰ به‌طور پیوسته افزایش یافته و ارزش واردات از آمریکا درسال ۳۴-۱۹۳۳ کمی بیش از ۵۸میلیون ریال بود. از ۵۸میلیون ریال واردات، ۴۸ میلیون ریال آن شامل وسایل نقلیه موتوری، قطعات یدکی و تایر بود و آمریکا عمدتاً بازار این کالاها را در ایران حفظ کرده است.

واردات از سایر کشورهای خارجی اهمیت کمتری دارد این اقلام اصلی شامل، قند از بلژیک و ماشین‌آلات و مصالح راه‌آهن از چک‌اسلواکی است.

پارچه‌های پنبه‌ای

بازار ایران برای پارچه‌های پنبه‌ای انگلستان نیز همانند وارادت هند انگلیس، در طی ۵ سال اخیر در مواجه با رقابت ژاپنی‌ها و افزایش محدودیت‌های بازرگانی که با

ایجاد انحصار واردات پنبه‌ای در نیمه دوم سال ۱۹۳۴ به اوج خود رسید، به‌طور پیوسته کاهش یافته است. با این وجود برخی جزئیات در خصوص تجارت ممکن است جالب باشد. تولید کالاهای پنبه‌ای محلی در داخل ایران، مسلماً در آینده نزدیک افزایش می‌یابد، اما درحال حاضر عمدتاً درخصوص ریسندگی کاموا و نخ محدود است.

جدول زیر روند تجارت کالاهای پنبه‌ایی به ایران درطی ۵ سال گذشته را نشان می‌دهد. قانون انحصار خارجی در مارس ۱۹۳۱ به اجرا درآمد و کنترل ارز در فوریه ۱۹۳۰ شروع شد.

در صد سالانه تجارت واردات [پارچه‌های پنبه‌ای]

	۱۹۲۹-۳۰	۱۹۳۰-۳۱	۱۹۳۱-۳۲	۱۹۳۲-۳۳	۱۹۳۳-۳۴
انگلستان	۲۵	۲۳/۱	۱۸/۲	۱۹/۴	۱۶/۴
هند	۱۹/۵	۱۴/۵	۱۴/۱	۷/۶	۷/۶
اتحاد جماهیر شوروی	۴۸/۷	۵۰۶	۵۳/۹	۴۲	۲۵/۶
ژاپن	۲	۲/۲	۸/۳	۱۹/۵	۲/۱
ایتالیا	۳/۶	۶/۴	۴/۲	۸/۴	۱۴۳،۱۹۱
کل تجارت به ۱۰۰۰ریال	۱۶۶،۸۷۸	۱۴۲،۸۲۰	۲۳۱،۲۰۴	۱۶۸،۷۲۷	۱،۸۷۰
کل تجارت به ۱۰۰۰پوند	۲،۸۷۷	۲،۲۵۲	۲،۷۲۴	۱،۷۱۷	

اندک بودن غیرمعمول واردات در سال ۳۱-۱۹۳۰و افزایش چشمگیر واردات در سال ۳۲-۱۹۳۱یعنی اولین سال اجرای قانون انحصار تجارت خارجی، احتمالاً ناشی از تأخیر در تسویهٔ محموله‌های سال۳۱-۱۹۳۰در نتیجهٔ مشکلات به وجود آمده درحواله‌های بازرگانی در ابتدای کنترل دولت بر ارز خارجی بود که در فوریه ۱۹۳۰ به اجرا درآمد.

[پارچه‌های] یکنواخت خاکستری: واردات پارچه‌های خاکستری از ۹/۱میلیون ریال (۱۰۰۱۵۸ پوند) در سال ۳۰-۱۹۲۹ (که از این مقدار سهم انگلستان ۵۹۰۱۳پوند بود)، به ۸/۲میلیون ریال در سال۳۱-۱۹۳۰، ۳میلیون ریال در سال ۳۲-۱۹۳۱و ۰/۴ میلیون ریال در سال۳۳-۱۹۳۲کاهش یافت. واردات [این نوع

پارچه] به منظور حمایت از افزایش تولید داخلی منع شد.

[پارچه‌های] سفید: کل واردات پارچه‌های سفید از ۲۰/۶ میلیون ریال در سال ۲۹-۱۹۲۸، به ۱۴/۶ میلیون درسال ۳۰-۱۹۲۹و ۱۲/۴ میلیون در سال ۳۱-۱۹۳۰ کاهش یافت؛ واردات این کالا در سال ۳۲-۱۹۳۱ به ۲۸/۵ ریال افزایش یافت و بار دیگر در سال ۳۳-۱۹۳۲ به ۲۱/۴ میلیون و در سال ۳۴-۱۹۳۳ به ۱۹/۲ میلیون ریال کاهش یافت. واردات انگلستان در سال ۳۰-۱۹۲۹، ۶۳/۹ درصد کل واردات را تشکیل می‌داد. میزان واردات از اتحاد شوروی برای همین دورهٔ زمانی به ترتیب ۲۷/۴، ۳۹/۹ و ۲۲/۱ درصد بود، درحالیکه واردات ژاپنی‌ها از ۱/۱ درصد در سال ۳۰-۱۹۲۹ به ۱۲درصد در سال ۳۲-۱۹۳۱ و ۶۴/۳ درصد در سال ۳۴-۱۹۳۳بالا رفت.

پارچه‌های طرح‌دار و رنگی: واردت [این نوع پارچه‌ها] در طی ۵ سال گذشته [به ترتیب]، ۱۰۲/۳ میلیون ریال (۱،۷۶۴،۶۷۶ پوند)، ۸۷/۴میلیون، ۱۵۷/۲ میلیون، ۱۰۷/۸ میلیون و ۱۰۱/۸ میلیون ریال (۱،۲۶۵،۶۰۵ پوند) بود. درصد واردکنندگان اصلی این نوع پارچه به شرح زیر بود:

	۳۰-۱۹۲۹	۳۱-۱۹۳۰	۳۲-۱۹۳۱	۳۳-۱۹۳۲	۳۴-۱۹۳۳
اتحاد جماهیر شوروی	۶۰/۴	۵۹/۷	۶۶/۷	۵۴/۱	۳۰/۱
انگلستان	۲۱/۶	۲۰/۴	۱۵/۹	۱۶/۳	۱۶/۲
هند	۱۳/۶	۱۱/۹	۱۰/۴	۸/۰	۹/۲
ژاپن	۰/۱	۰/۳	۴/۳	۱۵/۶	۴۰/۴

[پارچه‌های] رنگی کاموایی:[1] کل واردات این نوع کالا در سال ۳۰-۱۹۲۹، ۱۸/۳ میلیون ریال (۳۱۷/۱۱۰ پوند) بود که در سال ۳۲-۱۹۳۱ دو برابر شد، اما در سال ۳۴-۱۹۳۳ بار دیگر به ۹/۴ میلیون ریال کاهش یافت. واردات هند تا سال۳۳-۱۹۳۲ در رأس قرار داشت، از آن زمان به بعد ژاپن با ۳۶/۹ درصد، ایتالیا با ۲۷/۵ درصد و اتحادشوروی با ۱۵/۳ درصد، همگی در جایگاه بهتری قرار گرفتند و سهم هند به ۱۳/۵ درصد کاهش یافت.

1. Dyed in the yarn.

پارچه‌های پنبه‌ای حریر نما، پوپلین (Poplin) و غیره: هیچ سهم وارداتی برای این نوع کالاها در فهرست بخش کالاهای سال ۳۲-۱۹۳۱در نظر گرفته نشده است، واردات آن از ۱۷/۳ میلیون ریال در سال ۳۰-۱۹۲۹ به ۱۶/۲ میلیون ریال در سال ۳۱-۱۹۳۰ و به ۲/۹ میلیون ریال در سال ۳۲-۱۹۳۱ کاهش یافت. واردکنندگان اصلی در طی این مدت، انگلستان، ایتالیا و اتحاد شوروی بودند. در سال۳۳-۱۹۳۲مبلغ ۱۰/۵ میلیون ریال (۱۰۷،۵۰۰ پوند) وارد شد که از این مقدار ۲۶/۶ از انگلستان، ۲۴/۴ درصد از ایتالیا و ۲۲/۹ درصد از ژاپن وارد شده است. ژاپن در سال۳۴-۱۹۳۳با بیش از ۵۰ درصد از کل واردات به مبلغ ۸/۸ میلیون ریال (۱۰۹،۸۸۰ پوند) در رأس [واردکنندگان] قرار گرفت و سهم انگلستان ۳۰ درصد بود.

صادرات

مطابق فهرست کلی سالانه ادارهٔ گمرکات، [میزان] صادرات در طی ۵ سال منتهی به ژوئن سال ۱۹۳۴/ خرداد ۱۳۱۳ش.، به استثنای محموله‌های نفتی و البته شامل فراورده‌های شیلات دریای خزر، به ارزش ۴۸۷/۲۵ میلیون ریال (۸/۴میلیون پوند) در سال ۳۰-۱۹۲۹؛ ۴۵۸/۶۳ میلیون ریال (۷/۲ میلیون پوند) در سال ۳۱-۱۹۳۰؛ ۷۱۸/۰۲ میلیون ریال (۸/۴ میلیون پوند) در سال ۳۲-۱۹۳۱؛ ۵۳۱/۷۷ میلیون ریال (۵/۴میلیون پوند) در سال ۳۳-۱۹۳۲ و ۴۸۰/۳۱ میلیون ریال (۵/۹میلیون پوند) در سال ۳۴-۱۹۳۳بود.

صادرات اصلی به انگلستان عبارتند از: فرش، پوست و خز، کتیرا و خشکبار. هند مقدار قابل ملاحظه‌ای میوهٔ تازه و خشک، خرما و بادام و همچنین فرش و پنبه وش خریداری می‌کند. اتحاد شوروی عملاً تمام برنج صادراتی و همچنین پشم خام و مقدار خاصّی از پنبهٔ وش را جذب می‌کند. خشکبار که پیش از این عمدتاً به اتحاد شوروی فرستاده می‌شد، بازار جدیدی در آلمان پیدا کرده است. محمولهٔ خشکبار به هامبورگ، ۶۵ درصد صادرات [ایران] به آلمان (به استثنای نفت) در سال ۳۲-۱۹۳۱ و ۴۳/۸ درصد صادرات در سال۳۳-۱۹۳۲را تشکیل می‌دهد. صادرات تریاک که قسمت عمدهٔ آن به شرق دور می‌رود، در سال ۱۹۳۳/ ۱۳۱۲ش. تنها مبلغ ۹/۱ میلیون ریال (۱۱۴/۰۰۰پوند) بود. در مقایسه با این، در سال ۱۳۱۱ش. به میزان ۳۳

میلیون ریال و در سال ۱۳۱۰ش.، ۲۰/۹ میلیون ریال و در سال ۱۳۰۹ش. به میزان ۴۹/۱ میلیون ریال و در سال ۱۳۰۸ به مبلغ ۷۰/۲ میلیون ریال (۱/۲۱۰/۵۰۰ پوند)، صادر شده بود. انگلستان و اتحاد شوروی از خریداران اصلی پوست بره هستند. کتیرا، بهترین بازار خود را در انگلستان، ایالات متحده آمریکا، عراق، آلمان و اتحاد شوروی پیدا کرد.

صادرات به ژاپن آهسته پشت سر واردات از آن کشور، ادامه دارد، با این وجود یک گرایش روبه رشدی در ایران برای خرید کمتر از سوی مشتریان کم‌درآمد وجود دارد. سایر کشورهایی که بسیار بیشتر به ایران می‌فروشند تا اینکه از آن خریداری کنند، چک‌اسلواکی و بلژیک هستند.

جایگاه هامبورگ به عنوان مرکز توزیع صادرات ایرانی در طی دوره مورد بررسی به رشد خود ادامه داد، اما مشکلات ارزی اخیر مزایای آن را کاهش داد و گرایش از سوی صادرکنندگان برای بررسی مزیت‌های بندر رقیب یعنی آنتورپ وجود دارد.

وضعیت کلی بازرگانی

با بررسی گذرای [وضعیت بازرگانی] پنج سال گذشته در پیوست شماره XI متوجه خواهیم شد که بازرگانی این کشور تحت شرایط غیرعادی قرار گرفته است. واردکنندگان با محدودیت‌ها و قواعدی مواجه شده‌اند که حتی اگر نگوییم مشکل، درد سر و تأخیر قابل ملاحظه‌ای درکسب جوازهای وارداتی در پی داشته و از وقتی که اوّلین [برنامه] کنترل ارز به اجرا درآمد و [قانون] انحصار تجارت خارجی معمول شد، گاهگاهی ناممکن بودن کسب ارز خارجی را به دنبال داشته است.

واردکننده علاوه بر پیش‌پرداخت معمولی که به جای یک حواله وثیقه می‌گذارد، مجبور است مبلغ مشخصی برای خرید جواز صادات، به عنوان پشتوانه ارزش واردات پیشنهادی‌اش، پرداخت نماید. بنابراین، به جای ۲۵ درصد [مبلغ] پیش پرداختی که پیش از این اخذ می‌شد، پیشنهاد شده تا پیش پرداخت معمولی به ۱۵درصد تبدیل شود. قیمت جوازهای صادراتی از ۶ تا ۲۷/۵ درصد از روی ارزش [کالاهای صادراتی] متغیراست. با این حال، نوسان این قیمت‌ها معمولاً کم و بیش تدریجی بود و بی‌ثباتی یک ریسک فوق‌العاده را به نوسانات نرخ ارز اضافه کرد. صادرکنندگان برای ایجاد تعادل ضرر فروش صادراتشان که معمولاً به لحاظ

وضعیت رکود عمومی بازار جهانی به آسانی نمی‌توانند از این زیانها خلاص شوند، روی فروش جوازهای صادراتی‌شان حساب می‌کردند. قیمت جوازهای صادراتی معمولاً نسبت به قیمت ارزهای خارجی به‌طور معکوس حرکت می‌کند. به این معنا که وقتی ارزش ارزهای خارجی کاهش یابد، قیمت این جوازها بالا می‌رود. یک واردکنندهٔ بدشانس ممکن است جوازهایی را با قیمت بالا بخرد و همچنین وقتی که برای گرفتن درخواست حواله‌های بازرگانی[1] که برای بدهی معوق او کشیده شده، با یک نرخ بالاتر ارز مواجه شود. البته مصرف‌کننده در پایان ناچار است که تمام اینها را بپردازد، این در حالی است که استاندارد زندگی اکثریت مطلق مصرف‌کنندگان بسیار پایین بود و پیامد معمول این کار کاهش تقاضا بود که به کاهش واردات منجر شد. نمونه‌هایی وجود داشت که صادرکننده ورشکست شد، اما در چنین شرایطی احتمالاً آنگونه که انتظار می‌رفته، زیاد نبوده است. این مسئله احتمالاً ناشی از این واقعیت بود که تجار خرده‌پا[2] موقعیت را بسیار مشکل و پیچیده یافته و تجارت بیشتر و بیشتر در دست تجار[3] باکفایت‌تر و ثروتمندتر افتاد. همکاری میان این طبقه از بازرگانان توسط دولت تشویق شد که به تشکیل سندیکاهای مقتدری برای تجارت در رشته‌های خاص انجامید و در موارد مشخص، انحصار واردات و فروش دستهٔ خاصی از کالاها به این گونه سندیکاها واگذار شد.

روند محروم شدن تجار خرده‌پا به نفع شرکت‌های قدرتمندتر و افزایش تمرکز فعالیت‌های بازرگانی در تهران به زیان مراکز ایالت، در مقدمه مورد اشاره قرار گرفت. شرایط بازرگانی از هنگام معمول شدن قانون انحصار تجارت خارجی به جای اینکه بهبود یابد، تغییر کرده است. با توجه به هزینهٔ جوازهای صادراتی، مالیات راه، مالیات اضافی گمرکی طلا، الزام به خرید ارز خارجی با نرخ‌های خودسرانه در خصوص بعضی کالاها و مالیات‌های انحصاری تحمیل شده در خصوص سایر کالاها، هزینه مصرف‌کنندگان کالاهای وارداتی به‌طور پیوسته افزایش یافته است. مالیات‌های دیگر مانند مالیات شهری یا مالیات غیرمستقیم، تحمیل یا افزایش یافته و قوانین جدید مالیات بر درآمد، مالیات را بر اشاخص با درآمد سالانه تا حد ۲۴۰۰ ریال (حدود ۳۰ پوند با نرخ هر پوند ۸۰ ریال)، تحمیل کرده است. همچنانکه هزینهٔ کالاهای وارداتی سرسام‌آور می‌شود، [ایجاد] صنایع داخلی برای تولیدِ جایگزینِ

1. Documentary bills. 2. Small dealer. 3. Dealer.

[واردات] تشویق می‌گردد، با این وجود البته هیچ تضمینی وجود ندارد که کالاهای جایگزین [ایرانی] همانند کالاهایی که قبلاً وارد می‌شد با کیفیت یا ارزان‌تر باشند.

بنابراین هر چند که روند کلی، گرایش به سوی کاهش واردات کالای مصرفی است، که به‌طور فزاینده‌ایی در داخل تولید می‌شوند اما الزاماً گرایش به کاهش کلی در واردات نیست. همچنان که صنایع جدید تأسیس می‌شود، این صنایع برای تولید نیاز به ماشین‌آلات و لوازم یدکی خواهند داشت. ساخت خط آهن برای چند سال بعد به واردات مصالح راه‌آهن و لوازم متحرک نیاز دارد و بهبود تدریجی راه‌ها، به نگهداری و احتمالاً افزایش تقاضا برای وسایل نقلیه موتوری نیاز خواهد داشت. توسعهٔ صنعت و منابع کشاورزی و معدن می‌بایستی به افزایش استاندارد زندگی منجر شود و همین امر ممکن است منجر به تقاضا برای واردات دسته‌ای از کالاهای لوکس گردد که در داخل کشور تولید نمی‌شود. به نظر می‌رسد که در طول چند سال آینده، در کوتاه مدت تغییری در ماهیت واردات صورت بگیرد تا درکاهش ارزش این واردات.

در حال حاضر برای صادرکنندگان انگلیسی به استثنای مورد مشتریان باسابقه، گرفتن پیش پرداخت همرا با حواله برای تضمین هزینه‌های نهایی بارگیری مجدد و زیان‌های بعدی در موردی که واردکننده نمی‌تواند جواز لازم برای واردات تهیه کند و یا به هر دلیلی نمی‌توان کالاهای ارسالی را به محض رسیدنشان دریافت نماید، خردمندانه است. حواله‌ها تنها باید در قبال پرداخت ماندهٔ طلب آزاد شود. به هیچ وجه کالاها نباید به صورت امانی بارگیری شوند. این ضرورت توجه الزاماً به این معنا نیست که اخلاق بازرگانی در ایران فاسد شده است؛ این ضرورتی است به منظور جلوگیری از بدشانسی‌هایی که ممکن است به علت شرایط غیرعادی و اغلب متغیر به وجود آید. ممکن است که ثبات مالی و قابلیت اعتماد شرکت‌های با مسئولیت محدود که به‌طور فزاینده‌ای جایگزین تجّار خصوصی می‌شوند، در آینده نزدیک این گونه سفارش غیرضروری را انجام بدهند، اما آنها اکنون در حال تشکیل هستند و اظهار نظر در این مورد بسیار زود است.

انحصارات وشبه انحصارات

در اواخر می ۱۹۳۵ انحصارات زیر وجود داشت:

انحصار قند وچای: این انحصار که در سال ۱۹۲۵/ ۱۳۰۴ش. شروع شد، عملاً تنها یک مالیات تحمیلی بر قند و چای وارداتی و نیز بر قند و چای تولید داخلی به منظور تأمین بودجه ساخت راه‌آهن بود. واردت چای تنها تابع روند معمول تحمیل شده به وسیلهٔ قانون انحصار تجارت خارجی و پرداخت مالیات انحصاری ۶ ریال برای هر من چای (حدود ۶/۵ پوند) بوده است. در مورد قند، تمام بخش واردات این کالا به اتحاد شوروی واگذار شد اما به دنبال اختلافات تجاری با این کشور، در عمل سایر کشورها نیز عرضهٔ آن را به دست آوردند. دولت، واردکننده اصلی قند است اما در سال ۱۹۳۴بازرگانان اجازه یافتند تا قند را از طریق بنادر خلیج فارس وارد کنند به شرطی که برابر با آن از کالاهای ذخیرهٔ دولت که در گمرکات نگهداری می‌شد، خریداری نمایند.

تریاک: انحصار دولتی صادرات و فروش تریاک در سال ۱۹۲۸م/ ۱۳۰۷ش. شروع شد. در سال ۱۹۳۰ انحصار صادرات تریاک برای یک دوره ۵ ساله به یک شرکت ایرانی واگذار شد مشروط به این که سالانه نباید کمتر از ۶۵۰۰ جعبه صادر شود. این امتیاز طبق توافقی دو جانبه در پایان سال۱۹۳۲م/۱۳۱۱ش. زمانی که شرکت پی برد که عملی کردن تعهداتش غیرممکن است، لغو گردید. در سال ۱۹۳۳م/۱۳۱۲ش. مالیات بالای انحصار صادرات تریاک، به منظور تشویق صادرات کاهش یافت. در ژانویه ۱۹۳۴ حق انحصاری صادرات تریاک به یک شرکت انحصاری ایرانی صادرات تریاک واگذار شد که در تهران با یک سرمایهٔ ۲۰ میلیون ریالی تشکیل شده بود و مبلغ ۱۸ میلیون ریال از این سرمایهٔ شرکت توسط دولت تقبل شد.

تنباکو: انحصار تنباکو در سال ۱۹۲۹م/۱۳۰۸/ش. در درجه اول برای جمع‌آوری مالیات غیرمستقیم بر روی تولید تنباکوی داخلی برقرارشد. در سال۱۹۳۲ و ۱۹۳۳ مذاکراتی در خصوص مشارکت مالی در انحصار یک گروه خارجی با نظر به تشکیل صنایع مدرن تنباکو و تأسیس یک کارخانه سیگارسازی در تهران صورت گرفت. مذاکرات به نتیجه نرسید و «انحصار دولتی تنباکو» خودش در سال ۱۹۳۴ بیانیه‌ای برای پیشنهاد مناقصه برای تأسیس کارخانهٔ [دخانیات] منتشر کرد اما تا کنون هیچ اقدامی صورت نگرفته است.

پارچه‌های ابریشمی و پیله ابریشم: در سپتامبر ۱۹۳۴م/۱۳۱۳ش. حق

انحصاری صادرات پیله ابریشم و واردات پارچه‌های ابریشمی به تناسب ۲/۵ متر از پارچه‌های ابریشمی در ازای هر کیلوگرم پیلهٔ صادراتی به «موسسه بازرگانی ایـران» واگذار شد و این موسسه یک شرکت وابسته برای بهره برداری از انحصار تشکـیل داد.

کالاهای پنبه‌ای: در اکتبر ۱۹۳۴ شـرکتی بـا پشـتیبانی مـالی بـانک مـلی بـرای بهره‌برداری از انحصار تازه تأسیس واردات کالاهای پنبه‌ایی تحت عنوان «شـرکت سهامی پنبه»[1] تشکیل شد. اشخاص یا شرکت‌های مایل به واردات اجـناس پـنبه‌ای می‌بایستی از شرکت اجازه بگیرند و این واردکنندگان علاوه بر هزینهٔ عـادی جـواز صادرات، یک مالیات انحصاری به حساب دولت به مبلغ ۱۵درصد قیمت سـیفِ[2] کالا و همچنین هزینهٔ کمیسیون شرکت به مبلغ ۵ درصد قیمت سیف، به آنها بپردازد.

انحصار واردات وسایل نقلیه موتوری: در سال ۱۹۳۲م/۱۳۱۱/ش. مذاکرات دربارهٔ مؤسسه انحصار واردات وسایل نقلیه موتوری به‌طور پراکنده انجام گرفته بود اما هیچگاه به نتیجه نرسیده بود. آخرین طرح این بود که واردات وسایل نقلیه منوط به تقدم صادرات فرش با یک مبلغ معادل صورت گیرد؛ این پروژه مقارن با اواخـر سال ۱۹۳۴ مطرح گردید اما کنار گذاشته شد. در مارس ۱۹۳۵ یکی از بندهای قانون متمم بودجه برای سال ۳۶-۱۹۳۵م/۱۶-۱۳۱۵/ش. تأسیس انحصار دولتی واردات وسایل نقلیهٔ موتوری بود. [اما] تاکنون هیچ اقدامی برای اجرایی کردن این انـحصار صورت نگرفته و واردات وسایل نقلیه همانند قبل انجام می‌گیرد.

علاوه بر انحصاراتی که در بالا فهرست شد، اخیراً مجموعه‌ی کلی از شرکت‌های با مسولیت محدود برای اشتغال در امور بازرگانی یا فعالیت‌های تولیدی تشکیل شده است. شرکت‌های بزرگ با کنترل مستقیم دولت تشکیل شده و در بخش‌هایی که این شرکت‌ها تشکـیل گـردیده تـحت بـازرسی و کـنترل دولت، بـه‌طور گسـترده حـق انحصاری خرید و فروش قند به آنها واگذار شده است. سایر شرکت‌ها در ایـالات برای بهره‌برداری از انحصار واردات کالاهای پنبه‌ای در نواحی ویـژه در ارتـباط بـا شرکت انحصاری مادر در تهران تشکیل شده است. در مشـهد شـرکتی بـا سـرمایه ۱۰میلیون ریال برای انـجام فـعالیت‌های مـربوط بـه واردات و صـادرات در ایـالت

1. Société par action coteonnades.

۲. C.i.f (cost, insurance and freight) قیمت کالا و هزینهٔ بیمه و حمل و نقل آن.

خراسان تشکیل شده و شرکتی بزرگ با فعالیت‌های مشابه، ظاهراً در شیراز تأسیس شده است. شرکت‌هایی در مراکز مختلف برای اهدافی مانند کشت یا صادرات پنبه، صادرات گندم و جو، صادرات خشکبار، واردات اتومبیل یا تأسیس فروشگاه‌های بزرگ برای نمایش گذاشتن و صادرات تولید ملی، تشکیل شده است. در بعضی از موارد حدود سه چهارم سرمایهٔ [این شرکت‌ها] توسط بانک کشاورزی که یک موسسهٔ دولتی است، تأمین شده است. این شرکت‌ها بدون شک با تجار خصوصی رقابت خواهند کرد و کنترل دولت را بر فعالیت‌های بازرگانی هم در داخل و هم در خارج تسهیل خواهند کرد. فایده‌ای که احتمالاً از این شرکت‌ها به دست می‌آید این است که از تمرکز بیش از حد بازرگانی در تهران، که از زمان معرفی قانون انحصار تجارت خارجی توسعه یاقته است، کاهش خواهد داد.

سهم واردات برای سال ۳۶-۱۹۳۵

سهم آزاد اعلام شده در جولای ۱۹۳۵ مبلغ ۳۶۵،۸۰۳،۰۰۰ ریال بود، در مقایسه با ۴۶۰،۸۱۶،۲۹۰ ریال در سال ۳۵-۱۹۳۴. سهام رزرو شده برای اتحاد شوروی هنوز منتشر نشده است. کاهش سهام آزاد واردات برای سال ۳۶-۱۹۳۵ آشکارتر از واقعیت است. این سهام عمدتاً برای واردات اقلام زیر در نظر گرفته شده است:

نوع واردات	توضیحات	[قیمت] ریال
قند و نبات	واردات این کالها توسط دولت انجام می‌شود.	۳۹،۷۲۰،۰۰۰
چای	سهم این کالاها از ۸۰ میلیون ریال به ۳۵ میلیون ریال کاهش یافت (واردات واقعی آن در سال ۳۴-۱۹۳۳ مبلغ ۳۴/۳۴ میلیون ریال بود).	۴۵،۰۰۰،۰۰۰
قطعات یدکی وسایل نقلیهٔ موتوری	سهم این کالاها از ۳۲ میلیون ریال به ۲۰ میلیون ریال کاهش یافت (واردات واقعی آن در سال ۳۴-۱۹۳۳ مبلغ ۱۰،۳۰۷،۰۰۰ ریال بود)	۱۲،۰۰۰،۰۰۰
خواربار و کنسرو	از ۹میلیون ریال به ۵ میلیون	۴،۰۰۰،۰۰۰

روغن‌های چرب و گریس	از ۹میلیون ریال به ۴/۵ میلیون ریال ـ واردات واقعی در سال ۳۴-۱۹۳۳ حدود ۳ میلیون ریال بود	۴،۵۰۰،۰۰۰
جمع		۱۰۵،۲۲۰،۰۰۰

افزایش اندکی در سهام واردات اعلام شده است. این افزایش شامل پارچه‌های پشمی (از ۲۰ میلیون به ۲۵ میلیون ریال)، دوچرخه و موتور سیکلت و غیره (از ۲،۰۰۰،۰۰۰ به ۳/۳۰۰/۰۰۰ ریال)، سیمان (۱،۹۰۰،۰۰۰ به ۵۰،۰۰،۰۰۰ ریال) و لباس‌های اروپایی ـ اکنون توسط عموم پوشیده می‌شود ـ از ۶۰۰،۰۰۰ به ۵،۰۰۰،۰۰۰ ریال است.

اگرچه درسال جاری هیچ سهمی برای پارچه‌های پنبه‌ای اعلام نشده اما واردات این کالاها تحت مجوز شرکت انحصار واردات انجام می‌شود.

IV. صنعت

شرکت نفت بامسئولیت محدود ایران ـ انگلیس: (پیش از این شرکت نفت با مسئولیت محدود پارس ـ انگلیس بود) ـ با امضاء قراداد جدید توسط دولت ایران و شرکت نفت در آوریل ۱۹۳۳/ فروردین ۱۹۱۲ این قرارداد جایگزین امتیاز دارسی شد. مدت امتیاز شرکت نفت افزایش یافت و در ۳۱ دسامبر ۱۹۹۳ پایان خواهد یافت. سایر مقرارات شامل تغییری در اساس پرداخت حق‌الامتیاز، ترکیب جدید پرداخت مالیات و کاهش مساحت تحت امتیاز شرکت به ۱۶۰/۰۰۰کیلومتر مربع بود که مساحت کاهش یافته بایستی تا قبل از ۳۱ دسامبر ۱۹۳۸م/ ۱۰ دی ۱۳۱۷ توسط شرکت انتخاب شود. ارزش عددی صادرات شرکت در طی ۵ سال گذشته آن‌گونه که توسط گمرکات ایران محاسبه و در فهرست کلی نشان داده شده، به شرح زیر است:

		به ۱۰۰۰ریال	درصد	به‌هزار پوند
۱۲ ماه منتهی به	۱۹۳۰/۳/۲۰	۱/۰۸۷/۴۴۱	۵۸	۱۸/۷۴۹
۱۲ ماه منتهی به	۱۹۳۱/۳/۲۱	۱/۰۰۴/۹۷۴	۶۳/۴۰	۱۵/۸۵۱
۳ ماه منتهی به	۱۹۳۱/۶/۲۲	۲۲۰/۵۸۷	۹۰	۲/۴۵۱
۱۲ ماه منتهی به	*۱۹۳۲/۶/۲۱	۱/۰۱۷/۹۴۸	۸۴/۸۵	۱۱/۹۹۷

۱۲ ماه منتهی به	۱۹۳۳/۶/۲۱	۱/۱۴۳/۲۷۹	۹۸/۲۷	۱۱/۶۳۴
۱۲ ماه منتهی به	۱۹۳۴/۶/۲۱	۱/۳۳۶/۹۴۱	۸۰/۴۵	۱۶/۶۱۸

۸. در متن سال ۱۹۳۱ نوشته شده که احتمالاً ۱۹۳۲ درست است.

میزان تولید [نفت] در این دوره به قرار زیر بوده است.

سال	تولید به تن
۱۹۳۰	۵/۹۳۹/۳۰۰
۱۹۳۰	۵/۷۵۰/۵۰۰
۱۹۳۲	۶/۷۵۰/۸۰۸
۱۹۳۳	۷/۰۸۶/۷۰۶
۱۹۳۴	۷/۵۳۷/۳۷۲

مبلغ پرداخت شده به دولت ایران براساس حق لامتیاز و مالیات ترکیبی به شرح زیراست:

درخصوص	۱۹۲۹	۱/۴۷۸/۸۹۳
"	۱۹۳۰	۱/۳۲۳/۶۷۹
"	۱۹۳۱	۱/۳۱۷/۸۱۷
"	۱۹۳۲	۱/۵۰۲/۷۷۸
"	۱۹۳۳	۲/۱۵۹/۱۴۳
"	۱۹۳۴	

علاوه بر منابع بالا، در خصوص سال‌های ۱۹۳۱ و ۱۹۳۲ یک مبلغ اضافی ۱/۱۶۹/۴۲۴پوندی به منظور حل و فصل تمام مطالباتی که شامل یک مبلغ کلی ۳/۹۹۰/۰۱۹ پوند می‌باشد، پرداخت شد. [البته] از این وجه کلی، مبلغ ۲۰۰/۰۰۰ پوند به حساب سال ۱۳۹۲ پرداخت شده بود.

مطابق شرایط جدید قرارداد، بهره‌برداری از میادین نفتی نفت‌شهر در نزدیکی مرز ایران و عراق شروع می‌شود. شرکت به‌طور چشمگیری سازمان توزیع [فراورده‌های] خود را در ایران گسترش داد و فروش‌های شرکت به سرعت افزایش یافته و در مقایسه با فروش ۵۹/۶۴۶ تن در سال ۱۹۳۳و۳۴/۶۵۶ تن در سال ۱۹۳۲، به ۸۱/۸۹۱ تن در سال ۱۹۳۴ رسیده است.

شرکت پیش از این در شمار زیادی از مراکز صاحب انبارهایی برای ذخیرهٔ نفت بسته‌بندی شده (در داخل حلبی)[1] بود و در سال ۱۹۳۴ اقدامات قابل ملاحظه‌ای برای ساخت مخازن و تجهیزات بیشتر برای نگهداری حجم بیشتری از فراورده‌های نفتی انجام گرفته است.

بنابراین بسیار محتمل است که هنوز بخش بزرگی از نیازمندیهای کشور در آیندهٔ نزدیک با نفت داخلی تأمین خواهد شد، این گرایش تاکنون درکاهش واردات فراورده‌های نفتی از اتحاد شوروی درسه سال گذشته به وضوح ثابت شده است.

قالی: فرش هنوز بعد از نفت مهمترین کالای صادراتی ایران است، اما همانگونه که از ارقام زیر معلوم می‌گردد، در سال‌های اخیر کاهش چشمگیری در ارزش قالی‌های پشمی صادراتی صورت گرفته است:

	ارزش به قران/ریال	ارزش به پوند
۱۹۲۹-۳۰	۱۴۶/۴۳۳/۰۰۰ قران	۲/۵۲۴/۷۰۰
۱۹۳۰-۳۱	۱۶۲/۸۷۹/۰۰۰ قران	۲/۵۶۸/۹۰۰
۱۹۳۱-۳۲	۱۸۸/۴۷۵/۰۰۰ ریال	۲/۲۲۱/۳۰۰
۱۹۳۲-۳۳	۱۸۱/۰۸۷/۰۰۰ ریال	۱/۸۴۲/۷۵۰
۱۹۳۳-۳۴	۱۴۰/۷۰۰/۰۰۰ ریال	۱/۷۴۸/۹۰۰

افزایش تعرفه‌ها و محدودیت‌های سهمیه یا ارز در بازارهای پیشین، به‌طور جدی این تجارت را تحت تأثیر قرار داده است. با توجه به بهبود رفاه در خارج، به ویژه در آمریکا و کاهش مقداری از مشکلات موجود گمرکات و مبادله، احیای صادرات فرش امکان پذیراست. درحال حاضر شرکت‌های فرش بافی در ایران یا به‌طور قابل ملاحظه‌ای فعالیت‌هایشان را محدود کرده و یا در بعضی موارد به‌طور کلی بسته شده‌اند. کشورهای آمریکا، انگلستان و ترکیه هنوز بازارهای اصلی برای قالی ایران هستند و رویهمرفته قسمت عمدهٔ تجارت فرش را تشکیل می‌دهند.

اهمیت دادن به مسئلهٔ کاهش صادرات فرش در پایان سال ۱۹۳۴ باعث شد تا بحث ارتباط دادن صادرات فرش با واردات وسایل نقلیه موتوری از جاهای دیگر، به میان

1. Packed oils.

آید.

توسعهٔ صنعتی: هنگامی که گزارش آخر در مارس ۱۹۳۰ نوشته شد، عنوان گردید که «هیچ توسعهٔ صنعتی با اهمیتی انجام نگرفته است»، از آن زمان تاکنون وضعیت به نحو قابل توجهی تغییرکرده و دلیل تغییر را می‌بایستی در معرفی قانون انحصار تجارت خارجی جستجو کرد که تأسیس مؤسسات صنعتی را که درصورت رقابت با کالاهای وارداتی نمی‌توانست موجودیت پیداکند، امکانپذیر ساخت. با وجود مقادیرکافی پنبهٔوش در داخل کشور، طبیعی است که تأسیس کارخانه‌های ریسندگی پنبه و بعد از آن کارخانه‌های پارچه‌بافی و بخش‌های پایانی توسعه یابد و جلودار هر نوع توسعهٔ صنعتی باشد، به ویژه باتوجه به این واقعیت که کالاهای پنبه‌ای در طی سال‌های طولانی مهمترین کالای وارداتی را تشکیل می‌داد. به منظور جلوگیری از رقابت بیهوده ناشی از آماده کردن شمار زیادی از کارخانه‌هایی که یک کالا را در یک منطقه مشخص فراهم می‌کنند، وزارت صنایع در اکتبر ۱۹۳۴ اعلامیه‌ایی با این مضمون منتشر کرد که تمام متقاضیان بعد از این برای تأسیس کارخانه‌های صنعتی می‌بایستی اول از وزارت صنایع جواز دریافت کنند.

پیشرفت‌های چشمگیری درتأسیس کارخانه‌های قند دولتی صورت گرفته که با ماشین‌آلات ساخت چک‌اسلواکی تجهیز شده‌اند. اینکه، چون مواد خام این کارخانه‌ها در بیشتر موارد چغندر قند است و در نتیجه یک طرح اقتصادی خواهد بود، هنوز قابل پیش‌بینی نیست؛ درسال ۱۹۳۳ محصول چغندر تنها در مجاورت دو کارخانه [کاشته شد] و در عمل تقریباً تمام آن توسط آفت چغندر از بین رفت، اما محصول سال ۱۹۳۴ وضیعت رضایت‌بخشی داشت.

کارخانه‌های قند که تماماً دولتی هستند در کرج، کهریزک، ورامین (هرسه درنزدیکی تهران) و شاهی (قائم‌شهر) در مازندران تأسیس شده است. دو کارخانه در شاه‌آباد (اسلام‌آبادغرب) در نزدیکی کرمانشاه و مرودشت نزدیک شیراز، درطی سال ۱۹۳۵ به بهره‌برداری می‌رسند و ساخت دو کارخانه دیگر در میاندوآب در آذربایجان‌غربی و در نزدیک مشهد شروع خواهد شد. نیشکر در مازندران و خوزستان می‌تواند کشت شود و بنابراین امکان دارد که هر نوع توسعهٔ آینده صنعت قندسازی بایستی بر اساس نیشکر باشد. هنگامی که تمام کارخانه‌های موجود و کارخانه‌های در دست ساخت به بهره‌برداری برسند، واضح است که کاهش بسیار چشمگیری در واردات

قند که بیشتر آن از اتحاد شوروی، بلژیک و هندشرقی هلند وارد می‌شود، صورت بگیرد.
تولید قند از سال ۳۲-۱۹۳۱م/ ۱۱-۱۳۱۰ش. به شرح زیر افزایش یافته است:

سال	تولیدبه کیلوگرم
۳۲-۱۹۳۱ (کارخانه کهریزک)	۴۱/۶۳۷
۳۳-۱۹۳۲ (کارخانه کرج و کهریزک)	۱/۹۲۳/۰۸۴
۳۴-۱۹۳۳ کارخانه کرج و کهریزک)	۹۹۰/۶۶۴
۳۵-۱۹۳۴ کارخانه کرج،کهریزک، ورامین، شاهی	۷/۹۱۴/۲۱۶

کارخانه‌های نساجی: بزرگترین کارخانه موجود، درحال حاضر کارخانه ریسندگی و بافندگی شاهی (قائم‌شهر) است که در تملک اعلیحضرت [رضا] شاه می‌باشد. این کارخانه که در سال ۱۹۳۱ تأسیس شد دستگاههای اصلی‌اش آلمانی است اما به‌طور چشمگیری با دستگاهای ساخت انگلستان توسعه یافته و اکنون دارای ۱۱۰۰۰ دوک و ۱۵۰ دستگاه پارچه‌بافی است. توسعهٔ چشمگیری بیشتری به مرحلهٔ اجرا درآمده است.

سفارش برای ساخت یک کارخانهٔ دولتی ریسندگی، بافندگی و پرداخت‌کاری[1] در اشرف مازندران (بهشهر)، با ظرفیت تولید یک میلیون متر پارچهٔ طرح‌دار پنبه‌ای در ماه، دسامبر ۱۹۳۴م/ آذر ۱۳۱۳ش. بر یک اساس جبران خسارت، بـه یک شـرکت آلمانی داده شده، اما ساخت آن هنوز شروع نشده است.

یک کارخانهٔ ریسندگی در سال ۱۹۳۲ در رشت ساخته شد و ماشین‌آلات آن تقریباً به‌طور کل از انگلستان بود. این کارخانه هم اکنون طناب، نـخ، سـاک و کـرباس در اندازه‌های بزرگ تولید می‌کند و واردات این کالاها ممنوع شده است.

در سال ۱۹۳۳ سفارش‌هایی برای ماشین‌آلات کارخانه‌های ریسندگی پنبه در شیراز با ۵۲۰۰ دوک، اصفهان با ۴۲۰۰ دوک و یزد با ۴۲۰۰ دوک به یک شَرکت انگلیسی داده شد. ظرفیت کارخانه اصفهان تاکنون به ۸۴۰۰ دوک افزایش یافته وکارخانه دوم در همان شهر با ۶۶۸۸ دوک و همچنین یک بخش بافندگی نیز تأسیس شده است.

1. Finishing.

همچنین ماشین‌آلات برای کارخانه‌هایی در کاشان با ۶۴۰۰ دوک و در اهواز با ۸۸۰۰ دوک به شرکت‌های بریتانیایی سفارش داده شده است. یک کارخانه ریسندگی پنبه با ۵۰۰۰ دوک در بندر عباس تأسیس شده که ماشین‌آلات آن از هند خریداری شده است. تأسیس یک کارخانه بزرگ ریسندگی و بافندگی با ۱۰۰۰۰ دوک و ۲۵۰ دستگاه بافندگی در مشهد طرح ریزی شده و همچنین یک کارخانه ریسندگی با ۶۰۰ دوک در شیراز آغاز شده است. یک کارخانه کوچک در سمنان حدود ۴۰۰۰ دوک اضافی [از آلمان] خریداری کرده و کارخانه کوچک دیگری در اصفهان، اخیراً حدود ۱۸۰۰ دوک به یک شرکت آلمانی سفارش داده است.

یک کارخانه ریسندگی و بافندگی پشم در اصفهان با خرید دستگاهای آلمانی تولیدات خود را بهبود بخشید و در سال ۱۳۹۴م/ ۱۳۱۳ش. ماشین‌آلات بیشتری از آلمان سفارش داده است. یک کارخانه ریسندگی و بافندگی ابریشم با ظرفیت تولید حدود یک میلیون متر پارچه در سال، در نوشهر (پیش از این ده نو)، در ساحل خزر توسط یک شرکت فرانسوی و با حساب دولت ساخته شده است.

سایر صنایع: یک کارخانه سیمان دولتی در نزدیکی تهران با ماشین‌آلات دانمارکی و سوئدی با ظرفیت تولید ۱۰۰ تن در روز، تجهیز شده و در سال ۱۹۳۳م/ ۱۳۱۲ش. شروع به کار کرده است. این کارخانه [می‌تواند] ظرفیت تولید خود را دو تا سه برابر افزایش دهد.

یک کارخانه بزرگ کبریت‌سازی در تبریز به خاطر آتش سوزی در سال ۱۹۳۴ به شدت آسیب دید. کارخانه‌های کوچکتر کبریت‌سازی در همدان، زنجان و تهران تجهیز شده و کارخانه‌ای در اصفهان در دست ساخت است.

مقارن با پایان سال ۱۹۳۴ سفارش برای ساخت یک کارخانه برق در تهران به شرکت اشکودا[1] داده شد و ساختمان محل ایستگاه [برق] قدرت هم اکنون در دست ساخت است.

در طی سال ۱۹۳۴ اعلامیه‌ایی برای مناقصه یک کارخانه سیگارت و تنباکو برای [دایره] انحصار تنباکو و ساخت یک کارخانه آرد برای شهرداری تهران منتشر شد؛ پروژهٔ ساخت کارخانه آرد به نظر می‌رسد کنار گذاشته شده اما سفارش ساخت کارخانه سیگارسازی در جولای ۱۹۳۵ داده شد.

1. Skoda.

کارخانه‌های کوچکتر با ابتکار افراد خصوصی در تهران و ایالات برای تولید جوراب، چرم، شیشه آلات، صابون، عرقیات، شراب، آب جو، روغن‌های خوراکی و غیره تأسیس شده است.

هیچ برنامهٔ منظمی برای توسعهٔ صنعتی وجود ندارد. فعالیت‌های دولت عمدتاً در ساخت کارخانه‌های قند که پیشتر ذکر شد، کارخانهٔ پیشنهادی [ریسندگی] پنبه در اشرف، کارخانهٔ سیمان، یک کارخانهٔ قیر و کارخانه‌ایی برای قیراندود کردن تراورس‌های راه‌آهن و توسعهٔ یک معدن به نسبت کوچک زغال سنگ، محدود شده است. باقی شرکت‌ها دربیشتر قسمت‌ها توسط گروه‌هایی از بازرگانان و افرد خصوصی سرمایه‌گذاری شده است. با این وجود، گرایش فزاینده‌ای نسبت به مشارکت مالی توسط بانک ملی یا کشاورزی برای کارهای مخاطره آمیز جدید وجود دارد. اگر چه نگرش دولت به تأسیس شرکت‌های صنعتی جدید رقابت فوق‌العاده‌ایی را به وجود نیاورده [اما] قطعاً یکی از مشوق‌های آن است و بودجه‌های اخیر، اعتبارات قابل توجهی برای تأمین مالی کارخانه‌های دولتی و حمایت از شرکت‌های خصوصی که تولیدات داخلی به عنوان مواد خام برای صنایع‌شان استفاده می‌کنند، درنظر گرفته است.

نمایشگاهی از تولیدات صنایع ایرانی در سال ۱۹۳۴م/۱۳۱۳ش. در تهران افتتاح شد و نظر بر این است که به‌طور دائم گشوده باقی بماند تا دستاوردها و پیشرفت‌های اجرایی شده، آنگونه برای توسعهٔ صنعتی کشور ضروری بوده [را به نمایش بگذارد]. نمایشگاهای مشابهی از اقلام خاص، بیشتر با ماهیت محلی در شهرهای اصلی ایالت کشور افتتاح شده است.

نقشهٔ پایان این گزارش، محل کارخانه‌های صنعتی مهمتر (یا چند کارخانهٔ در دست ساخت) را که بین سال‌های ۱۹۳۱و۱۹۳۵ تأسیس شده‌اند، نشان می‌دهد.

V. منابع طبیعی

کشاورزی: توجه فزاینده‌ای توسط دولت به این موضوع صورت گرفته و ادارهٔ کشاورزی به عنوان یک بخش مجزا و با ریاست یک مدیر کل تشکیل شده است. از طریق بانک کشاورزی، به ویژه در خصوص محصولات فنی مانند چای، پنبه، تنباکو و غیره که اساس صنایع داخلی را تشکیل می‌دهند یا جایگزینِ محصولات وارداتی

هستند، به کشاورزان کمک شده است. دانشکده‌های کشاورزی و دامپزشکی تأسیس شده و همچنین ایستگاه‌های تحقیقاتی در بخش‌های مختلف کشور تشکیل شده است. گونه‌های بذر اصلاح شدهٔ پنبه به کشاورزان عرضه شده و در نتیجه کیفیت تولید پنبه بهبود یافته است. اخیراً به منظور اصلاح نژاد [دامهای ایران] تعدای گاو و گوسفند از فرانسه وارد شده است. مالیات ثابت ارضی در سال ۱۹۳۴م/ ۱۳۱۳ش. لغو شد و اکنون یک مالیات ۳ درصدی بر محصولات واقعی که وارد بازار می‌شود جایگزین آن شده است. به پروژه‌های آبیاری توجه بیشتر شده و برخی از این پروژه‌ها عملاً در دست اجرا قرار گرفته‌اند. سرانجام اینکه یک شرکت دولتی برای یکسان‌سازی نرخ محصول غلات تشکیل شده است.

گندم، جو و برنج مهمترین محصولات کشاورزی هستند و بخش بزرگی از محصول برنج به‌طور معمول به اتحاد شوروی صادر می‌شود. میوه و مغزها در مقادیر زیاد پرورش می‌یابد و تلاش برای بهبود گزینش، خشک کردن، بسته بندی و غیره به منظور یافتن بازار بزرگتر در خارج برای این محصولات، صورت گرفته است. پنبه بازار بیشتری در داخل برای عرضه به کارخانه‌های نساجی پیدا کرده و همچنین به کشورهای اتحاد شوروی، آلمان و ژاپن صادر می‌شود. به منظور افزایش تقاضای داخلی برای [مصرف] برنج تولیدی ایالت‌های گیلان و مازندران، کشت برنج در داخل کشور منع شده است.

چای: مساحت تحت کشت چای حدود ۱۵۰۰ هکتار گزارش شده اما بیشتر این قسمت تازه کشت شده و هنوز به مرحله تولید نرسیده است. برای اینکه کشور تمام نیازمندی‌های خود را تولید کند، مساحت زیر کشت چای احتمالاً می‌بایستی حداقل تا ۱۲۰۰۰ هکتار افزایش یابد. دولت از طریق بانک تازه تأسیس کشاورزی ایجاد صنایع در ایالات شمالی ایران در نزدیک دریای خزر را مورد تشویق و حمایت قرار داده و یک کارخانه چای خشک‌کنی وارد شده است. در دسامبر ۱۹۳۴ قرارداد با چهار کارشناس چینی [چای‌کاری] برای یک دوره سه ساله دیگر تمدید شد.

مقدار تولید این مزارع چای در سال ۱۹۳۳م/ ۱۳۱۲ش.، ۶۵/۰۱۱ من (حدود ۴۲۲/۵۰۰ پوند) و در سال ۱۹۳۴م/ ۱۳۱۳ش.، ۸۰/۰۰۰ من (حدود ۵۲۰/۰۰۰ پوند) گزارش شده است. کیفیت چای هنوز رضایت بخش نیست و در حال حاضر مقدار خاصی از چای وارداتی به‌طور معمول با چای داخلی مخلوط می‌شود.

الوار: جنگل‌های مازندران دارای انواع درخت‌های گوناگون است. بهره‌برداری از این جنگل‌ها در اختیار دولت است و به نظر می‌رسد که گرایش اخیر تشویق به صادرات انوع خاصی از چوب است که در خارج بازار دارد، یعنی چوب گردو و چوب شمشاد.

توتون: (Tobacco) توتون برای ساخت سیگار عمدتاً در گیلان و مازندران کشت می‌شود در حالیکه تنباکو (Tambaku) برای چپق و قلیان در منطقه اصفهان و در مقیاس کوچکتری در اطراف شیراز کشت می‌شود. صنعت [سیگار سازی] در گیلان توسط اداره انحصار تنباکو مورد تشویق قرار گرفته و بذرهایی از آمریکا، ترکیه و اتحاد شوروی به منظور توزیع رایگان بین کشاورزان وارد شده است. اما مالیات سنگین و قیمت‌های ثابت توسط اداره انحصار، به نظر می‌رسد که اشتیاق تولیدکنندگان تنباکو را از بین ببرد. اخیراً سندیکایی از فروشندگان تنباکو در رشت، تهران و تبریز با سرمایه ۱۰/۰۰۰/۰۰۰ریال (حدود ۱۲۵/۰۰۰ پوند) تشکیل شده است. سندیکا که قصد دارد خرید و فروش تنباکو را تمرکز دهد، نیازمندیهای خود را مستقیم از اداره انحصار دولتی به دست خواهد آورد.

واردات توتون به هر شکل در انحصار دولت است؛ هیچ سهمیه ای برای واردات این کالا در فهرست سهمیه واردات سالانه وجود ندارد. هر تنباکویی که به ایران فرستاده شود مشمول مصادره می‌شود مگر اینکه جواز مخصوص برای واردات قبلاً از دولت اخذ شده باشد.

تریاک: کشت تریاک در سال‌های اخیر یک روند کاهشی را نشان می‌دهد و آخرین گزارش‌ها حاکی از این است که این روند هر چند که معکوس نشده اما کنترل گریده است. آمار و ارقام در دست‌رس نیست اما گزارش‌های نواحی خاص، حاکی از آن است که کشت تریاک گسترش یافته است. بازارهای شرق دور برای تریاک ایران در ۵ سال گذشته تضعیف شده است. این مسئله تا حدی باعث کاهش تولید گردیده، اما باید دانست که اخیراً قراردادی برای فروش ۱۰۰۰ صندوق تریاک به ژاپن، منعقد شده است. تلاش‌هایی برای تسریع صادرات به اروپا برای مصرف قانونی برای جبران فروش کمتر تریاک در شرق صورت گرفته است. درسال ۱۹۳۴ یک شرکت انحصاری تریاک تأسیس شد که بیشتر سرمایهٔ آن توسط دولت تهیه شده است. باور بر این است که مصرف داخلی تریاک در بعضی از نواحی افزایش یافته و ذخایر

نگه‌داری شده برای صادرات قابل توجه است. طبق آمار گمرکات، صادرات تریاک در پنج سال گذشته به قرار زیر بود:

سال	وزن به من	وزن به پوند (تقریباً)
۱۹۲۹-۳۰	۱۶۴/۸۸۸	۱/۰۷۷/۷۰۰
۱۹۳۰-۳۱	۱۳۲/۴۷۶	۸۶۱/۰۰۰
۱۹۳۱-۳۲	۶۵/۱۶۳	۴۳۲/۵۰۰
۱۹۳۲-۳۳	۱۰۸/۳۸۴	۶۰۴/۴۵۰
۱۹۳۳-۳۴	۳۸/۶۸۵	۲۵۱/۴۰۰

شیلات: امتیاز شیلات دریای خزر مشترک یک شرکت ایرانی- روسی است. تمام محصولات شیلات از جمله خاویار به اتحاد شوروی و اروپا صادر می‌شود. در سال ۱۹۳۳-۳۴ ارزش ماهی‌های صادراتی (شامل ماهی تازه، خشک شده، نمک سود و غیره)، ۸/۷۳۵/۰۰۰ ریال و ارزش خاویار ۵/۹۸۱/۰۰۰ ریال (حدود ۲۶۸/۷۵۰ پوند) افزایش است.

زغال سنگ: لایه‌های زغال در بسیاری از بخش‌های کشور واقع شده و در یک مقیاس کوچک برای مصرف محلی بهره‌برداری می‌شود. تجهیزاتی برای معادن دولتی شمشک و زیرآب وارد شده است. به‌طورکل کیفیت زغال سنگ از حد معمول پایین‌تر است.

خاک سرخ: امتیاز استخراج و صادرات خاک سرخ از [جزیره] هرمز که در سال ۱۹۲۳-۲۴ برای یک دوره‌ی پانزده ساله به یک شرکت داخلی واگذار شده بود، در اکتبر ۱۹۳۴ لغو شد. بعد از آن اعلان مزایده بهره‌برداری از لایه‌های خاک سرخ جزیره هرمز، قشم، لارک و هندیجان به وسیلهٔ وزارت مالیه صادر شد و در ۳۰ اکتبر [۱۹۳۴] در مطبوعات داخلی منتشر گردید. ظاهراً هیچ پیشنهاد رضایت‌بخشی برای این امتیاز دریافت نشد و در حال حاضر وزارت مالیه به حساب دولت از لایه‌های خاک سرخ [این جزیره] بهره‌برداری می‌کند.

متفرقه: سنگ فیروزه و سایر سنگ‌های قیمتی استخراج و صادر می‌شوند و صنعت صید مروارید در خلیج فارس وجود دارد.

VI. حمل و نقل و ارتباطات

راه‌ها: راه‌های اصلی که شهرهای عمده ایران را به هم متصل می‌کنند، به‌طورکل به خوبی نگهداری می‌شوند. پیچ و خم‌ها در بعضی گذرگاهای شیب‌دار کوهستانی که در بخش‌های مختلف کشور عبور می‌کند، تند بوده و کلاً به توجه راننده و ترمزهای خوب و یک بوغ قوی نیاز دارد. در پایان سال ۱۹۳۳م/ ۱۳۱۱ش. راه کرج ـ چالوس در حدود ۳۸کیلومتری راه تهران، قزوین، تا ده نو (نوشهر) در دریای خزر، کامل شده. با [ساخت] این راه فاصلهٔ تهران به دریا، به ۲۱۹ کیلومتر کاهش یافت. این راه در حال حاضر ارزش بازرگانی اندکی دارد این راه که در طی زمستان و اوایل بهار به وسیلهٔ برف مسدود می‌شود، احتمال دارد به‌طور فزاینده‌ای به عنوان راهی برای روزهای تعطیل از تهران به سواحل دریای خزر در طی تابستان مورد استفاده قرار گیرد و هتل‌های خوب برای برآوردن نیاز این رفت و آمدها ساخته شود. در نظر دارند تا با ساخت تونلی نزدیک بلندترین قسمت راه، حدود ۱۷ کیلومتر از قسمت‌های بالای راه را حذف کنند، بنابراین نه تنها راه به‌طور قابل توجهی کوتاه می‌شود، بلکه آن را هر چند نه برای تمام سال ولی برای قسمت بیشتری از سال قابل استفاده می‌سازد. گفته می‌شود که این راه یکی از مرتفع‌ترین راه‌های دنیاست که از گردنه‌هایی با بیش از ۲/۲۵۲، ۲/۴۶۸ و ۳۰۰۸ متر عبور می‌کند. در ده نو (اکنون نوشهر نامیده می‌شود)، در انتهای راه نزدیک دریای خزر یک بندر مدرن ساخته می‌شود. قرارداد انجام این کار با یک شرکت آلمانی منعقد شده است.

اکنون راه جدیدی از تبریز و از مسیر ساوجبلاغ (مهاباد) به خانه[1] در مزر عراق، به غیر از اواسط زمستان، در دسترس است و از آنجا به راه رواندوز متصل می‌شود که هم بغداد و هم موصل را در دسترس قرار می‌دهد. این راه به غیر از معاملات بین عراق و شمال غرب ایران احتمالاً از نقطه نظر بازرگانی هیچ مزیت ویژه‌ایی ارئه نمی‌کند.

ساخت یک راه جدید که رشت را به تبریز متصل می‌کند و با عبور از فومن، ماسوله و خلخال در نزدیک میانه به جاده قزوین- تبریز می‌پیوندد، در سال ۱۹۳۳م/ ۱۳۱۲ش. شروع شد اما هنوز کامل نشده است.

یک راه ساحلی که بوشهر و لنگه را به هم متصل می‌کند با مسافتی حدود ۷۲۰

1. Khaneh.

کیلومتر در آخر آوریل ۱۹۳۵م/ فروردین ۱۳۱۴ش. به‌طور رسمی افتتاح شد. راه اصلی ادامه پیدا می‌کند تا اینکه از طریق خرم‌آباد و بروجرد، صالح‌آباد (دزفول) را به تهران متصل می‌کند.

حمل و نقل جاده‌ایی: قسمت عمده نقل و انتقالات با وسایل نقلیه موتوری حمل می‌شود. چندین گاراژ در شهرهای بزرگتر وجود دارد که معمولاً در راه‌های مشخصی [با]کامیون‌های شخصی خودشان تردد می‌کنند و با گاراژهای سایر شهرها ارتباط دارند؛ بارنامه‌ها به آدرس گاراژ خاصی فرستاده می‌شوند و در آنجا گیرنده بایستی کالاهای خود را در ازایِ پرداختِ مانده حقِ کرایه، دریافت کند. دولت در حال حاضر تصمیم دارد فرم‌های بارنامهٔ مُهردار منتشر کند که قوانین و مواد دربارهٔ خطوط بارنامه در بردارد که طبق آن [مسئولیت بار] هم برعهدهٔ گاراژ و هم راننده گذاشته می‌شود. تمام گاراژها موظف خواهند بود که این بارنامه‌های قانونی را جایگزین فرم‌های خودشان نمایند که تاکنون از آن استفاده می‌کردند.

با توجه به تداوم رکود بازرگانی و در نتیجه فقدان جابجایی کالاها، نرخ حمل و نقل در بهار ۱۹۳۵م/ ۱۳۱۴ش. آنچنان به پایین بازار رسید که انجام دادن کار حمل و نقل عملاً غیرممکن شد. به عنوان مثال نرخ کرایه بار از تهران به صالح‌آباد (دزفول) با مسافت ۷۹۳/۷۰کیلومتر، ۲۰ ریال (حدود ۶ سنت و ۸ پنی، -به نرخ هر پوند ۶۰ ریال -)، در هر خروار یا حدود ۱ پوند در هر تن بود. کرایه بازگشت به تهران ۱۰۰ ریال در هر خروار بود. - رویهمرفته در یک سفر حدود ۱۰۰۰ مایلی، کرایهٔ هر خروار بار ۱۲۰ ریال بود که کمی بیش از ۱/۵ پنی برای هر تن در یک مایل تمام می‌شد. این وضعیت، به اضافهٔ مالیاتِ فوق‌العادهٔ بنزین که در قسمت قبل ذکر شد و قیمت بالای تایر، باعث شده تا کامیون‌های بسیاری در سرتا سر کشور بلااستفاده باقی بمانند. [در نتیجه]، جمع کردن اقساط مقرر شده برای کامیون‌ها توسط رانندگان بیش از پیش مشکل شده است. تصمیم دولت برای یکسان‌سازی نرخ کرایه در جاده‌های خاص، به هدف تشویق صادرات به مقصدهای ویژه، حاکی از این مسئله است. و نهایت انحصار دولت بر تمام سرویس‌های حمل و نقل موتوری ممکن است دیر یا زود اتفاق بیافتد؛ در این روش، رقابت بیش از حد ممکن است از بین برود، نرخ‌ها به سطح بالاتری افزایش یابد و مطابق تمایل دولت برای تشویق استفاده از برخی راه‌های تجاری و کنار گذاشتن برخی راهای دیگر، به

تدریج تغییر کند؛ افزایش هزینه‌ها به بسیاری از هزینه‌هایی که برای کالاهای وارداتی ایجاد شده، خواهد افزود که تقریباً برای مصرف کنندگان معمولی دست نیافتنی است.

حمل ونقل با چهارپایان هم اکنون رقابت اندکی به وجود آورده و عمدتاً در نواحیی که راه‌های ماشین‌رو وجود ندارد، محدود شده است.

راه‌آهن دولتی شمال ـ جنوب: بعد از تکمیل بخش شمالی راه‌آهن تا شاهی (قائم‌شهر) و بخش جنوبی تا صالح‌آباد (دزفول)، اختلاف نظر بین دولت و سندیکای راه‌آهن در سال ۱۹۳۰ افزایش یافت و در نتیجهٔ آن عملیات ساخت متوقف شد و دولت تصمیم گرفت خودش مسئولیت بیشتر ساخت [اره آهن] را برعهده بگیرد. یک مهندس آمریکایی به عنوان مدیر کل بخش جنوبی منصوب شد و برخی پیشرفت‌ها به دست آمد که از جمله تکمیل پل بر روی رودخانه کارون در اهواز بود. توسعهٔ راه‌آهن به کندی پیش می‌رفت و در سال ۱۹۳۲ یک مهندس سوئدی به عنوان مشاور تمام مسائل راه‌آهن آنتخاب شد.

در بهار ۱۹۳۳ دولت قراردادی با یک گروه از مهندسین مشاور دانمارکی- سوئدی برای نظارت بر ساخت کل راه‌آهن امضاء کرد. این گروه تحت عنوان کنسرسیوم کامپاکس با هزینهٔ ادارهٔ راه‌آهن قراردادهای برای ساخت تمام بخش‌های مشخص شده در هر دو بخش راه‌آهن و کامل کردن بخش شمالی (شاهی تا تهران حدود ۴۵۶ کیلومتر) در چهار سال و در بخش جنوبی، (صالح‌آباد (دزفول) تا تهران حدود ۷۵۲ کیلومتر) در ۶ سال، به عهد گرفت. مدت تکمیل ساخت بخش جنوبی ممکن است بیشتر شود. بخش شمالی به ۱۹ قسمت تقسیم شده و به پیمانکارانی که مطلوب‌ترین مناقصه را پیشنهاد داده بودند واگذار شده است؛ انتظار می‌رود که این بخش در حدود می ۱۹۳۷م/ اردیبهشت ۱۳۱۶ش. تکمیل شود. در قسمت جنوبی، ۱۱ قطعه از ۱۲ قطعهٔ بین صالح‌آباد (۲۵۰ کیلومتر) و بَحرین (دورود) (۴۶۱کیلومتر)، (حدود ۶۴ کیلومتری جنوب بروجرد) به [مناقصه] داده شده و دو شرکت انگلیسی در قطعات ۶ و ۷ این قسمت که عملیات تونل‌سازی قابل ملاحظه‌ایی در بر دارد، ذینفع هستند. قطعه ۹ بعداً واگذار خواهد شد. از بروجرد به تهران که با مسافتی حدود ۵۳۹کیلومتر است و از بروجرد، ملایر، سلطان‌آباد (اراک) و قم عبور می‌کند، منطقه‌ی آسان‌تری است که به قطعاتی تقسیم خواهد شد و به موقع خود به مناقصه داده می‌شود.

ایستگاه تهران که هر دو بخش شمالی و جنوبی [راه‌آهن] در آنجا بهم می‌پیوندد، در جنوب تهران و در خیابان پهلوی که یک خیابان پهن و هموار است و مستقیماً در وسط شهر کشیده شده، ساخته می‌شود. قرارداد ساخت ایستگاه تهران در جولای ۱۹۳۵ واگذار شد.

طول خطی که در بخش شمالی یعنی از بندر شاه (ترکمن) در [ساحل] دریای خزر تا شیرگاه به‌طور کامل مورد بهره‌برداری قرار گرفته، حدود ۱۴۷ کیلومتر است. (خط آهن تا حدود ۴۵کیلومتری آن سوی شیرگاه کشیده شده اما تاکنون فقط برای سرویس حمل و نقل مورد استفاده قرار می‌گیرد) و [در بخش جنوبی] از بندر شاهپور (امام خمینی) در خلیج فارس تا صالح‌آباد در نزیک دزفول، حدود ۲۶۴ کیلومتر است. علاوه بر این خط آهن تا حدود ۴۸کیلومتری شمال صالح‌آباد کشیده شده اما حمل و نقل کامل از بندر شاهپور هنوز در این مسیر سازماندهی نشده، با این حال یک سرویس کم و بیش منظم [در این مسیر] کار می‌کند.

هزینه‌های ساخت راه‌آهن از آغاز تا ۲۰ مارس ۱۹۳۴ مبلغ ۶۴۲/۹۱۷/۵۶۲ ریال یا به نرخ ظاهری ۸۰ ریال برای هر پوند، تقریباً ۸/۰۳۶/۶۰۰ پوند بود. بوجه راه‌آهن که با مالیات انحصاری قند و شکر تأمین شده، تا این تاریخ تنها حدود ۳۴ میلیون ریال و درآمد سالانه از مالیات احتمالاً حدود ۹۰ میلیون ریال را تشکیل می‌داد. برای سال ۳۶-۱۹۳۵ تنها یک اعتبار ۳۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال به اضافهٔ ۶۰۰/۰۰۰ پوند اختصاص یافته و احتمالاً حداقل در سه چهار سال آینده هزینه‌ها نسبت به درآمدهای به دست آمده از مالیات فراتر رود. هزینه کلی راه‌آهن مشخص نیست اما به نظر می‌رسد احتمالاً بین ۲۵ تا ۳۰ میلیون پوند باشد.

عایدات به دست آمده از بخش‌هایی که کاملاً تحت بهره‌برداری قرار گرفته، در طی سال منتهی به ۲۰ مارس ۱۹۳۴م/ ۲۹ اسفند ۱۳۱۲ش.، حدود ۱۰ میلیون ریال در بخش جنوبی و ۶ میلیون ریال در بخش شمالی برآورد می‌شود. این دریافت‌ها ظاهراً هزینه‌های جاری را متعادل می‌کند

مسافرت هوایی: سرویس هوایی مسافر و [بسته‌های] پستی که قبلاً توسط شرکت یونکرس مورد بهره‌برداری قرار گرفته در اوایل سال ۱۹۳۲م/ ۱۳۱۱ش. به پایان رسید به این ترتیب قرارداد لغو شده و مذاکرات برای تداوم سرویس هوایی هنوز به نتیجه نرسیده است. در حال حاضر سرویس هوایی داخلی در ایران وجود ندارد اما

اقدامات لازم در بغداد به سال ۳۶-۱۹۳۵ برای خرید هواپیماهایی که برای تأسیس سرویس پست هوایی مورد استفاده قرار گیرد، به عمل آمده است. جزئیات راه‌هایی که باید به کار گرفته شود یا زمان تقریبی شروع به کار این سرویس هنوز معلوم نیست اما فرض می‌شود که این سرویس یک سرویس دولتی خواهد بود و خلبان‌ها را از نیروی هوایی ایران استخدام خواهند کرد.

VII. مسائل اجتماعی

هزینه زندگی. سطح کل هزینهٔ زندگی در ایران، به عنوان یک قاعده به‌طور مستقیم تحت تأثیر تورم ارز نیست. هزینهٔ کالاهای وارداتی به‌طور مستقیم‌تری تحت تأثیر قرار می‌گیرد اما بسیار بیشتر از آن تحت تأثیر مالیات‌های سنگین و محدودیت‌های تجاری انحصارات و غیره است. بیشتر کالاهای مصرفی، به غیر از محصولات کشاورزی، مالیات سنگین دارند و سنگینی بار این مالیاتها عمدتاً بر [دوش] طبقات فقیرتر می‌افتد. از دسامبر ۱۹۳۴ مالیات بر درآمد، مشمول تمام درآمدهای بیشتر از ۲۴۰۰ ریال (حدود ۳۰ پوند) در سال، می‌شود.

استاندار زندگی: برای اکثر و بیشتر مردم، استاندارد زندگی در سطح بسیار پایینی باقی مانده است. دستمزد کارگران در راه‌آهن و کارگران غیرماهر در کارخانه‌ها، به‌جز در تهران، به ندرت بیش از ۵ ریال در روز و اغلب کمتر از این است. به کارگران ماهر، از جمله خارجی‌ها دستمزد بهتری پرداخت می‌شود اما تحت تأثیر هزینهٔ بالای کالاهای وارداتی قرار دارد. [در نتیجهٔ] ساخت راه‌آهن و توسعهٔ سایر صنایع شمار زیادی از پیمانکاران داخلی و خارجی و همچنین مستخدمان با حقوق بالا به تهران جذب شده‌اند و این مسئله جوّی از رفاه ظاهری ویژه در پایتخت به وجود آورده است.

اشتغال: هیچ آماری در مورد اشتغال و بیکاری در دسترس نیست. در صنعت فرش‌بافی به ویژه در نزدیکی کرمان بیکاری وجوددارد. از طرف دیگر، ساخت راه‌آهن، هرچند به‌طور موقت برای هزاران نفر اشتغال به بار آورده و اشتغال دائم برای هزاران نفر دیگر در فرایند توسعهٔ صنایع جدید فراهم شده است. گرایش کلی برای اشتغال بیشتر وجود دارد و کارگران ماهر نایاب‌اند.

آموزش: توجه بیشتری به این موضوع صورت گرفته و مدارس جدید از جمله

مدارس فنی و دبیرستان تأسیس شده است. صدها نفر از جوانان ایرانی به‌طور عادی تحصیلات‌شان را در خارج تمام کرده‌اند. دانشگاه جدیدی درتهران تأسیس شده است. درصد بی‌سوادی هنوز زیاد اما درحال کاهش است. مسابقات در فضای باز[1] و تربیت بدنی برای بچه‌های مدرسه و دانش‌آموزان دختر و پسر تشویق می‌شود.

بهداشت و درمان: اقدامات زیادی باید در این حوزه انجام گیرد. حتی در تهران هنوز کانال کشی آب آشامیدنی و سیستم فاضلاب منظم وجود ندارد. بیماری به‌طور معمول گسترده است و تاکنون شرایط بهداشتی بهتر و آب آشامیدنی پاک آنگونه که بتوان انتظار داشت، بهبود واقعی پیدا نکرده است. در سال ۱۹۳۴م/ ۱۳۱۳ش. یک بیمارستان بزرگ در مشهد و چند بیمارستان کوچکتر در تهران و جاهای دیگر افتتاح شد. بیمارستانی با ۱۲۰۰ تخت در تهران در حال ساخت است.

پیشرفت‌های شهرداری: در تمام شهرهای بزرگ خیابانهای اصلی پهنی ساخته شده که اغلب هموارانـد و ساختمان‌های جدید آجری یا آجرنما همراه با فروشگاه‌ها در این خیابان‌ها پدیدار شده است؛ همچنین میادین و پارک‌های عمومی مرتب شده‌اند. فروشگاه‌های مدرن تلاش می‌کنند تا داد و ستد از بازارها [ی قدیمی] را جذب کنند؛ این بازارها سر پوشیده‌اند و تابستانها سایه و خنکی و در زمستانها، سرپناه ایجاد می‌کنند و ناپدید شدن نهایی آنها زیانی آشکار خواهد بود. در تهران اکثر خیابان‌های اصلی در طی دو سال گذشته آسفالت یا هموار شده و با تعداد قابل ملاحظه‌ایی از ساختمان‌های جدید همراه شده است. چندین ساختمان دولتی، یک ساختمان تئاتر و ساختمان جدید بانک ملی در دست ساخت است و در نظر است که یک ساختمان بورس بسازند. یک ایستگاه برق قدرت در دست ساخت است که روشنایی شهر را بهبود خواهد بخشید. عملاً همه شهرهای کشور برق دارند؛ در ژوئن ۱۹۳۵م./ خرداد ۱۳۱۴ش. بیانیه‌ای برای مناقصه ایستگاه برقِ قدرت شهری برای اصفهان منتشر شد.

VIII. قانونگذاری و معاهدات

قانونگذاری: طبق قانون ثبت شرکت‌ها که در ۲۴ می ۱۹۳۱م/ ۴ خرداد ۱۳۱۰ش. تصویب شد، تمام شرکت‌های ایرانی یا خارجی که خواه از طریق شعبات یا نمایندگی‌های [خود]، به فعالیت‌های بازرگانی، صنعتی یا مالی در ایران مشغول‌اند،

1. Outdaor games.

بایستی ثبت شوند. حق ثبت برای پرداخت عادی سرمایهٔ تا ۲۰ میلیون ریال (حدود ۲۵۰/۰۰۰ پوند)، ۱در ۱۰۰۰[1]، برای سرمایه بیشتر از ۱۰ میلیون ریال مازاد، ۱ در ۴۰۰۰، برای سرمایه مازاد بین ۱۰ تا ۵۰میلیون ریال، ۱ در ۲۰/۰۰۰ و برای مازاد سرمایه بیش از ۵۰ میلیون ریال، ۱ در ۵۰/۰۰۰ است. شرکت‌های کشتیرانی و شرکت‌های حمل و نقل هوایی یک چهارم و شرکت‌های حمل و نقل زمینی یک سوم از نرخ عادی را پرداخت می‌کنند. حق ثبت در مورد شرکت‌های بیمه مبلغ ۳۰۰۰ ریال طلای ثابت است که با قابلیت تبدیل هر ریال طلا به نرخ ۷/۵ ریال رایج، برابر با ۲۲/۵۰۰ ریال است. برای ترجمه اسناد و اعلامیه‌ها در مطبوعات داخلی یک هزینهٔ اضافی وجود دارد که مبلغ تمام آن حدود ۹۵۰ ریال است.

قانون حکومتی حمایت از علائم و اختراعات ثبت شده بازرگانی درهفتم ژوئن ۱۹۳۱ به اجرا در آمد.

قانون جدید مالیات راه که در سپتامبر ۱۹۳۲ معرفی شد، جایگزین قانون عادی ششم فوریه ۱۹۲۶ می‌شود. نرخ‌های بالای مالیات راه عمدتاً مربوط به کالاهای لوکس است که [واردات] آن قبلاً ممنوع بود اما اکنون با شرایط ویژه‌ایی می‌تواند وارد شود. مالیات از روی وزن ناخالص [کالاها] وصول می‌شود. اجناس شکستنی که نیاز به بسته‌بندی محکمی دارند، مالیات سنگین‌تری دارند و هزینهٔ موجود در بعضی موارد چندین برابر بیشتر از تعرفه گمرکی است. مالیات [راه] بر صادرات نیز تحمیل می‌شود اما میزان آن در بسیاری از موارد به دلیل وجود پاداش‌های صادراتی کاهش می‌یابد.

طبق قانون مالیات بر درآمد در نوامبر ۱۹۳۳، که طبق یک قانون الحاقی مصوب ۱۵ دسامبر ۱۹۳۴م/ ۲۵ آذر ۱۳۱۳ش. اصلاح شد، حداقلِ درآمدِ سالانهٔ مشمول مالیات، از ۵ هزار ریال به ۲۴۰۰ ریال کاهش یافت . درآمد سالانهٔ بین ۲۴۰۰ تا ۵۰۰۰ ریال، مالیات ۱درصدی پرداخت می‌شود و نرخ مالیات به تدریج افزایش می‌یابد و به درآمدهای بیش از ۵۰ هزار ریال در سال، یک مالیات حداکثری ۴ درصد تعلق می‌گیرد.

قانون مصوب ژانویه ۱۹۳۴فروش بخشی از اراضی خالصه را مجاز کرد. بخشی از درآمدهای [حاصل از فروش املاک خالصه] به همراه بوجه‌های ویژه دیگر به بانک

1. One per mille.

کشاورزی قرض داده می‌شد. بانک طی یک دوره ده ساله وام‌هایی را در ازای املاک به نرخی کمتر از ۶ درصد در سال، برای تشویق تولیدات کشاورزی پرداخت خواهد کرد. کل مبلغ تصویب شده برای اینگونه وامها در طی این دوره ۳۵۰میلیون ریال خواهد بود. علاوه براین، دولت سالانه مبلغ ۱۰۰/۰۰۰ پوند برای مدت ۵ سال به بانک کشاورزی وام پرداخت خواهد کرد که این مبلغ برای وام‌های حمایتی[1] جهت تشویق یا ایجاد صنایع در داخل کشور بر اساس تولید طبیعی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

در دسامبر ۱۹۳۴ مالیات ثبت وسایل نقلیه موتوری منسوخ و به جای آن مالیات ۱ ریال برای هر ۵ لیتر بنزین یا پارافین جایگزین شد.

در دسامبر ۱۹۳۴ قانونی تصویب شد که مالیات بر دارایی ارضی منسوخ و یک مالیات ۳ درصدی بر ارزش تمام محصولات کشاورزی که به‌طور واقع وارد بازار می‌شود، جایگزین می‌گردد.

قانون متمم بوجه که در مارس ۱۹۳۵ توسط مجلس تصویب شد، از جمله شامل مقررات زیر بود:

ماده ۸. به دولت حق انحصاری واردات وسایل نقلیه موتوری و قطعات یدکی می‌دهد. نرخ انحصاری مورد نظر از جهت تفاوت قیمت بین ارز صادرکنندگان که آنها مجبور بودند آن رابخرند، نباید از هزینهٔ قبلی پرداخت شده توسط واردکنندگان و ارز معمولی، بیشتر باشد. [هر گونه] اقدام از سوی دولت به منظور کاهش قیمت فروش وسیلهٔ نقلیهٔ موتوری و قطعات یدکی مجاز است و تا ۵۰ درصد مالیات انحصار بایستی برای این منظور استفاده شود.

ماده ۹. بانک کشاورزی یک شرکت رهنی ارضی تشکیل داده و در طی سال ۳۶-۱۹۳۵ تا ۵میلیون ریال در آن سرمایه‌گذاری می‌کند.

ماده ۱۰ به دولت اجازه می‌دهد تا وثیقه‌های نقدی از شرکت‌های بیمه، خواه داخلی یا خارجی مطالبه کند. چنین مبالغی، همراه با بخشی از حقوق بیمهٔ جمع‌آوری شده در ایران شاید برای تبدیل به سهام یا اوراق قرضه شرکت رهنی زمین تبدیل و در بانک کشاورزی سرمایه‌گذاری شود.

بودجهٔ سال ۳۶-۱۹۳۵ شامل اعتباری ۱۵ میلیون ریالی برای تأسیس یک شرکت

1. Advancing loans.

بیمه دولتی است.
ماده ۱۴برای یک دوره سه ساله دیگر قانون بهمن ۱۳۰۳ (۲۱ ژانویه تا ۱۹ فوریه ۱۹۲۵) مبنی بر معافیت ماشین‌آلات صنعتی و کشاورزی از پرداخت عوارض وارداتی، را تمدید می‌کند.

معاهدات

۱۹۳۰

۱۳ مارس، معاهده دوستی با هلند
۲۹ اکتبر، معاهده دوستی و ایجاد توافق با چک اسلواکی
معاهده دوستی، بازرگانی و کشتیرانی با نروژ که اصل کامله‌الواد دوجانبه را در نظر می‌گیرد
معاهده دوستی با لیتونی

۱۹۳۱

معاهده دوستی و قرارداد حفظ وضع موجود با یونان
معاهده دوستی با فنلاند
معاهده دوستی با استونی
قرار داد حفظ وضع موجود، بازرگانی و کشتیرانی با اتحاد شوروی که تا ۲۷ اکتبر سه ساله از تصویب آن می‌گذرد و در ژوئن ۱۹۳۲ تصویب شد.

۱۹۳۲

۱۸ اکتبر معاهده بازرگانی، کشتیرانی و حفظ وضع موجود، معاهده حکمیت و جلب رضایت[1] و معاهده دوستی و معاهده بی‌طرفی و همکاری اقتصادی با ترکیه
۱۷ فوریه، قرارداد تلگراف با انگلستان و هند
۱۰ مارس، معاهده مبادله اسناد با فرانسه در خصوص حمایت از علائم بازرگانی
۱۰ جولای، معاهده مبادله اسناد با ایتالیا در خصوص حمایت از اعلام بازرگانی.

1. Arbitration and conciliation.

۱۹۳۴

۲۰ فوریه، معاهده دوستی و بازرگانی با دانمارک
۲۵ آوریل، معاهده دوستی و حفظ وضع موجود با سوئیس
۲۲ آوریل، معاهده گمرکی با لهستان
۱۸ نوامبر، مبادله اسناد با فنلاند در خصوص معاهده اصل کامله‌الوداد در موضوعات گمرکی

پیوست‌ها

I. بازرگانی خارجی ایران در طی سال‌های ۱۳۱۳–۱۳۱۰ (ژوئن ۱۹۳۱ تا ژوئن ۱۹۳۴)

	۱۳۱۰–۱۱		۱۳۱۱–۱۲		۱۳۱۲–۱۳	
	ژوئن ۱۹۳۱ تا ژوئن ۱۹۳۲		ژوئن ۱۹۳۲ تا ژوئن ۱۹۳۳		ژوئن ۱۹۳۳ تا ژوئن ۱۹۳۴	
	واردات	صادرات	واردات	صادرات	واردات	صادرات
دام زنده	۱/۷۶۸	۱۳/۱۴۴	۵۸۰	۱/۸۵۷	۴۶۰	۷/۶۹۰
غذا و مشروبات	۱۲۰/۲۱۲	۱۸۹/۱۲۵	۱۰۴/۶۴۲	۱۰۲/۶۳۶	۹۶/۲۴۱	۸۰/۸۵۳
مواد خام	۷۳/۳۷۷	۱/۳۱۲/۵۳۶	۷۱/۶۹۹	۱۳۴۸/۰۳۷	۶۰/۰۳۷	۱/۵۶۵/۷۴۳
کالاهای ساخته شده	۴۷۳/۵۴۵	۲۱۸/۳۸۴	۴۸۰/۲۲۹	۲۰۳/۷۴۹	۵۳۷/۳۱۵	۱۶۱/۰۳۴
شمش و مسکوکات	۳۱۸	۲/۷۹۴	۴۲۸	۱/۰۵۹	۴/۲۰۲	۱/۹۳۷
کل (به‌ریال)	۶۶۹/۲۲۰	۱/۷۳۵/۹۷۳	۶۵۷/۵۷۸	۱/۶۷۵/۰۵۵	۶۹۸/۲۵۵	۱/۸۱۷/۲۵۷
	نرخ یک‌پوند ۸۴.۸۵ریال		نرخ یک‌پوند ۹۸.۲۷ریال		نرخ یک‌پوند ۸۰.۴۵ریال	
کل (به پوند)	۷/۸۸۷/۱۰۲	۲۰/۴۵۹/۳۲۰	۶/۶۹۱/۵۴۹	۱۷/۰۴۵/۴۴۱	۸/۶۷۹/۳۷۶	۲۲/۵۸۸/۶۵۷

نکته: ارقام سال ۳۴–۱۹۳۳ شامل واردات شمش طلا به ارزش ۱۴۳/۴۸۰/۵۵۳ریال است که توسط بانک ملی ایران وارد شده است.

II. واردات سال‌های ۲۹–۱۹۲۸، ۳۳–۱۹۳۲ ، ۳۴–۱۹۳۳

واردات (به‌هزار ریال)

کشورهای اصلی مبدأ	۲۹–۱۹۲۸		۳۳–۱۹۳۲ (ارزش)	۳۴–۱۹۳۳		
	ارزش	درصد از کل واردات		درصد از کل واردات	درصدافزایش یا کاهش نسبت به ۳۳–۱۹۳۲	ارزش
اتحاد جماهیر شوروی	۲۹۱/۰۶۱	۳۵.۵	۲۰۷/۸۹۵	۲۱.۱	−۲۴.۱	۱۴۷/۶۶۱
انگلستان	۱۵۷/۰۵۶	۱۹.۱	۱۰۴/۳۴۰	۱۹.۶	+۳۱.۵	۱۳۷/۲۷۶
ژاپن	۴/۰۰۱	.۵	۵۲/۳۱۰	۱۱.۸	+۵۶.۸	۸۲/۰۵۴
آلمان	۴۷/۲۳۷	۵.۸	۵۵/۳۱۸	۱۰.۰	+۲۶.۵	۶۹/۹۷۵
هند انگلیس	۱۵۸/۱۴۳	۱۹.۳	۶۹/۰۰۳	۸.۸	−۱۱.۰	۶۱/۴۰۴
آمریکا	۳۹/۲۱۴	۴.۸	۵۴/۳۲۵	۸.۳	+۷.۳	۵۸/۳۰۰
چک‌اسلواکی	۳/۳۳۲	.۴	۱۰/۵۴۰	۴.۶	+۲۰۷.۵	۳۲/۴۱۴
بلژیک	۲۸/۹۳۸	۳.۵	۲۱/۴۶۹	۴.۵	+۴۵.۳	۳۱/۱۵۴
فرانسه	۳۹/۸۳۶	۴.۹	۱۹/۲۰۸	۳.۷	+۳۵.۲	۲۶/۰۷۸
سوئد	–	–	۱۹/۶۹۸	۱.۳	−۵۳.۰	۹/۲۶۸
ایتالیا	۲۰/۸۴۳	۲.۵	۱۹/۹۵۶	۱.۲	−۵۷.۰	۸/۵۷۸
جمع تمام کشورها	۸۱۹/۸۶۵	–	۶۵۷/۵۷۸	–	−۶.۲	۶۹۸/۲۵۵

نکته: این جدول شامل واردات طلا برای بانک ملی ایران در طی سال ۳۴–۱۹۳۳ که مبلغ ۱۴۳/۴۸۰/۵۵۳ ریال بود و احتمالاً از انگلستان وارد شده، نمی‌باشد.

III. صادرات سال‌های ۲۹–۱۹۲۸، ۳۳–۱۹۳۲، ۳۴–۱۹۳۳

صادرات (به‌هزار ریال)

کشورهای اصلی مقصد	۲۹–۱۹۲۸		۳۳–۱۹۳۲ (ارزش)	۳۴–۱۹۳۳		
	ارزش	درصد از کل صادرات		درصد از کل صادرات	درصدافزایش یا کاهش نسبت به ۳۳–۱۹۳۲	ارزش
انگلستان	۳۹۰/۹۹۱	۲۵.۷	۵۱۴/۳۴۴	۳۳.۱	+۱۷.۱	۶۰۲/۵۴۸
مصر*	۴۵۶/۰۵۳	۳۰.۰	۲۵۳/۲۶۹	۱۲.۳	−۱۱.۵	۲۲۴/۱۰۰
فرانسه	۸۰/۱۰۰	۵.۳	۱۳۲/۲۰۸	۶.۴	−۱۱.۶	۱۱۶/۸۷۵
آلمان	۴۱/۶۲۹	۲.۷	۸۰/۷۰۷	۶.۰	+۳۶.۱	۱۰۹/۸۷۳
هند انگلیس	۱۴۵/۷۸۸	۹.۶	۹۷/۴۹۰	۵.۸	+۸.۳	۱۰۵/۵۵۳
اتحاد جماهیر شوروی	۱۶۶/۲۸۸	۱۰.۹	۱۲۶/۴۸۳	۵.۷	−۱۷.۴	۱۰۴/۴۲۹
آمریکا	۸۰/۶۸۷	۵.۳	۸۳/۵۶۰	۴.۲	۷.۴	۷۷/۳۲۳
ایتالیا	۱۱/۰۵۰	.۷	۵۷/۷۷۰	۳.۰	−۲.۷	۵۶/۱۹۸
بلژیک	۳۴/۲۳۰	۲.۲	۳۳/۲۴۲	۲.۰	+۴۶.۳	۴۸/۶۴۳
عراق	۲۰/۷۰۸	۱.۴	۴۶/۴۴۲	۲.۴	−۴.۵	۴۴/۳۳۳
اتحادیه آفریقای جنوبی*	–	–	۲/۴۴۹	۲.۰	+۱/۷۱۴.۴	۳۷/۴۴۸
سیلان*	–	–	۱۷/۸۵۱	۱.۲	+۷۷.۷	۳۱/۶۷۷
ترکیه	۳۹/۳۴۲	۲.۵	۲۳/۳۴۱	۱.۱	−۱۳.۳	۲۰/۲۴۷
مالت*	–	–	۳۲/۲۷۶	۱.۰	−۴۰.۲	۱۹/۳۴۳
نروژ*	–	–	۱۰/۱۷۱	.۹	+۷۰.۲	۱۷/۳۱۳
جمع تمام کشورها	۱/۵۱۷/۶۰۱	–	۱/۶۷۵/۰۵۵	–	+۷.۱	۱/۸۱۷/۲۵۷

*. عمدتاً محموله‌های نفتی

IV. کل بازرگانی، ۲۹-۱۹۲۸، ۳۳-۱۹۳۲، ۳۴-۱۹۳۳

کل بازرگانی ـ صادرات و واردات (به‌هزار ریال)

کشورهای اصلی معامله‌کننده با ایران	۱۹۲۸-۲۹		۱۹۳۲-۳۳ (ارزش)	۱۹۳۳-۳۴		
	ارزش	درصد از کل بازرگانی		درصد از کل	درصدافزایش یا کاهش نسبت به ۱۹۳۲-۳۳	ارزش
انگلستان	۵۴۸/۰۴۷	۲۳.۴۵	۶۱۸/۶۸۴	۲۹.۴	+۲۷.۶	۷۳۹/۸۲۴
شوروی	۴۵۷/۳۵۰	۱۹.۵۶	۳۳۴/۳۷۸	۱۰.۰	-۲۴.۶	۲۵۲/۰۹۰
مصر	۴۵۶/۱۴۳	۱۹.۵۱	۲۵۳/۳۶۹	۸.۹	-۱۱.۵	۲۲۴/۱۰۰
آلمان	۸۸/۸۶۶	۳.۸	۱۳۶/۰۲۵	۷.۱	+۳۲.۲	۱۷۹/۸۴۸
هند انگلیس	۳۰۳/۹۳۱	۱۳.۰	۱۶۶/۴۹۳	۶.۶	+.۳	۱۶۶/۹۵۷
فرانسه	۱۱۹/۹۳۶	۵.۱۳	۱۵۱/۴۱۶	۵.۶	-۵.۶	۱۴۲/۹۵۳
آمریکا	۱۹۹/۹۰۰	۵.۱۳	۱۳۷/۸۸۵	۵.۴	-۱.۶	۱۳۵/۶۲۳
ژاپن	۲۱/۹۷۵	۰.۹۴	۵۶/۹۷۰	۳.۷	+۶۷.۱	۹۴/۵۷۰
بلژیک	۶۳/۱۶۹	۲.۷	۵۴/۷۱۱	۲.۳	+۴۵.۹	۷۹/۷۹۷
ایتالیا	۳۱/۸۹۳	۱.۳۶	۷۷/۷۲۶	۲.۵	-۱۶.۶	۶۴/۷۷۶
عراق	۲۷/۵۰۰	۱.۱۷	۴۹/۵۶۲	۱.۵	-۸	۴۹/۱۶۵
چک‌اسلواکی	۳/۵۳۰	.۱	۱۱/۲۱۰	۱.۳	+۱۹۹.۶	۳۳/۵۷۴
جمع تمام کشورها	۲/۳۳۷/۴۶۶	-	۲/۳۳۲/۶۳۳	-	+۷/۸	۲/۵۱۵/۵۱۲

نک: پانوشت پیوست II

۷.کالاهای اصلی وارداتی

کالا	سال	ارزش به‌هزار ریال	درصد از کل	کشورهای اصلی (ارزش به‌هزار ریال)
اجناس پنبه‌ای	۱۹۳۲-۳۳	۱۶۷/۷۲۷	۲۵.۶	شوروی ۷۱/۳۳۸؛ژاپن ۳۲/۹۰۸؛ انگلستان ۳۲/۶۶۵؛ ایتالیا ۱۴/۱۸۷؛ هند انگلیس ۱۲/۹۱۷
	۱۹۳۳-۳۴	۱۴۳/۱۹۱	۲۰.۵	ژاپن ۶۵/۳۷۱؛ شوروی ۳۶/۶۳۲؛ انگلستان ۲۳/۵۰۲؛ هند انگلیس ۱۰/۹۳۲؛ ایتالیا ۳/۰۰۹
وسایل نقلیه از همه نوع شامل تایر و قطعات یدکی	۱۹۳۲-۳۳	۶۰/۷۶۵	۹.۲	آمریکا ۴۴/۶۴۷؛ انگلستان ۵/۷۸۸؛ فرانسه ۳/۲۴۵؛ چک‌اسلواکی ۱/۶۰۱
	۱۹۳۳-۳۴	۶۷/۱۸۶	۶/۹	آمریکا ۴۸/۰۶۵؛ انگلستان ۵/۴۸۳؛ فرانسه ۲/۷۰۰؛ چک‌اسلواکی ۲/۰۹۱
قند	۱۹۳۲-۳۳	۶۱/۲۶۰	۹.۳	شوروی ۴۴/۴۳۲؛ بلژیک ۸/۶۳۹؛ چک‌اسلواکی ۳/۶۷۵؛ فرانسه ۱/۶۶۲
	۱۹۳۳-۳۴	۵۳۰/۰۵۰	۷.۶	بلژیک ۲۱/۳۷۰؛ شوروی ۱۶/۵۱۶؛ جاوه ۴/۴۸۲؛ چک‌اسلواکی ۴/۱۶۱؛ مصر ۲/۷۵۰
مصالح راه‌آهن	۱۹۳۲-۳۳	۶/۵۵۲	.۱	شوروی ۴/۸۸۲؛ آلمان ۱/۴۶۰؛
	۱۹۳۳-۳۴	۵۲/۴۰۰	۷.۵	شوروی ۳۶/۶۲۱؛ آلمان ۶/۴۸۳؛ چک‌اسلواکی ۶/۱۹۰؛ آمریکا ۲/۵۲۲
ماشین‌آلات، لوکوموتیو و قطعات یدکی	۱۹۳۲-۳۳	۵۰/۴۳۶	۷.۷	سوئد ۱۲/۹۴۷؛ آلمان ۱۱/۶۰۶؛ انگلستان ۷/۲۸۷؛ شوروی ۳/۴۰۶؛ آمریکا ۳/۲۸۶
	۱۹۳۳-۳۴	۴۵/۸۷۳	۶.۶	آلمان ۱۷/۰۰۵؛ چک‌اسلواکی ۱۱/۲۹۰؛ سوئد ۵/۸۰۰؛ انگلستان ۵/۴۷۸؛ دانمارک ۱/۱۶۲

چای	۱۹۳۲-۳۳	۳۵/۲۳۶	۵.۳	هند انگلیس ۲۹/۱۲۸؛ سیلان ۵/۴۷۴؛ چین ۲۵۵
	۱۹۳۳-۳۴	۳۴/۳۴۰	۴.۹	هند انگلیس ۲۶/۲۴۴؛ جاوه ۴/۲۰۷؛ سیلان ۳/۱۲۱؛ چین ۱۳۶؛ ژاپن ۶۲۶
نفت	۱۹۳۲-۳۳	۴۱/۴۰۰	۶.۳	شوروی ۳۶/۵۷۶؛ انگلستان ۳/۶۷۲
	۱۹۳۳-۳۴	۱۶/۸۵۰	۲.۳	شوروی ۱۴/۱۹۱؛ انگلستان ۱/۹۱۰
کاموا پنبه‌ایی	۱۹۳۲-۳۳	۳۴/۳۶۰	۵.۲	ژاپن ۱۷/۰۸۲؛ هند انگلیس ۱۶/۴۵۵
	۱۹۳۳-۳۴	۲۱/۲۸۸	۳.۰	هند انگلیس ۱۲/۶۳۶؛ ژاپن ۸/۲۳۱
خرازی و آهن‌آلات	۱۹۳۲-۳۳	۱۶/۴۲۶	۲.۵	آلمان ۶/۳۳۰؛ انگلستان ۲/۴۶۴؛ فرانسه ۱/۴۲۸؛ آمریکا ۱/۲۷۳؛ شوروی ۱/۲۵۵
	۱۹۳۳-۳۴	۱۵/۱۴۰	۲.۲	آلمان ۶/۳۹۰؛ انگلستان ۲/۷۳۰؛ ژاپن ۱/۷۱۴؛ فرانسه ۱/۳۵۲
سیمان	۱۹۳۲-۳۳	۶/۳۹۲	.۹	شوروی ۳/۷۶۷؛ سوئد ۲/۰۹۰
	۱۹۳۳-۳۴	۱۴/۰۳۵	۲.۰	شوروی ۱۲/۹۳۳؛ دانمارک ۴۰۹؛ ژاپن ۳۵۳
پارچه‌های پشمی از همه نوع	۱۹۳۲-۳۳	۱۶/۶۷۴	۲.۵	بلژیک ۵/۰۳۸؛ فرانسه ۴/۶۰۵؛ انگلستان ۲/۹۳۳؛ ایتالیا ۲/۰۴۵؛ آلمان ۱/۰۴۴
	۱۹۳۳-۳۴	۱۳/۳۲۰	۱.۹	فرانسه ۳/۷۷۵؛ بلژیک ۳/۷۲۲؛ انگلستان ۳/۰۳۸؛ ایتالیا ۱/۱۵۳؛ ژاپن ۷۶۰
آهن و فولاد به صورت شمش و ساختمانی	۱۹۳۲-۳۳	۹/۶۹۰	۱.۲	شوروی ۱/۸۴۸؛ چک‌اسلواکی ۱/۸۴۹؛ آلمان ۱/۴۴۵؛ سوئد ۱/۱۱۴؛ انگلستان ۶۰۱
	۱۹۳۳-۳۴	۱۰/۱۸۰	۱.۴	شوروی ۴/۱۱۹؛ چک‌اسلواکی ۲/۸۹۲؛ انگلستان ۲/۵۸۳؛ آلمان ۱/۲۳۲؛ سوئد ۸۹۶
میخ، پرچ و غیره	۱۹۳۲-۳۳	۵/۶۶۹	.۸	شوروی ۱/۳۲۲؛ بلژیک ۹۹۶؛ آلمان ۶۵۷؛ انگلستان ۲۴۰

	۱۹۳۳-۳۴	۵/۹۵۷	۸	شوروی ۴/۶۵۲؛ آلمان ۴۲۶؛ انگلستان ۴۱۵؛ بلژیک ۳۰۹

نکته: این ارقام شامل واردات کالاهای معاف از مالیات نیست

VI.کالاهای اصلی صادراتی

کالا	سال	ارزش به‌هزار ریال	درصد از کل	بازارهای اصلی ارزش به‌هزار ریال
نفت	۱۹۳۲-۳۳	۱/۱۴۳/۲۷۹	۶۸.۰	انگلستان ۴۴۳/۰۸۵؛ مصر ۲۳۹/۷۶۳؛ فرانسه ۱۲۵/۷۵۵؛ عدن ۷۰/۵۳۴
	۱۹۳۳-۳۴	۱/۳۳۶/۹۴۱	۷۳.۵	انگلستان ۵۴۶/۰۱۷؛ مصر ۲۲۱/۴۴۸؛ فرانسه ۱۱۰/۱۰۵؛ عدن ۷۹/۱۰۷
فرش پشمی	۱۹۳۲-۳۳	۱۸۱/۰۸۷	۱۰.۸	آمریکا ۷۲/۷۸۸؛ انگلستان ۳۵/۵۵۳؛ ترکیه ۲۲/۷۸۵؛ عراق ۱۶/۷۵۴
	۱۹۳۳-۳۴	۱۴۰/۷۰۰	۷.۷	آمریکا ۵۹/۴۷۲؛ انگلستان ۲۵/۶۹۵؛ ترکیه ۱۹/۷۹۳؛ عراق ۹/۰۱۶
پنبه وش	۱۹۳۲-۳۳	۴۴/۸۷۹	۲.۷	شوروی ۳۰/۲۳۰؛ آلمان ۶/۹۱۶؛ هند انگلیس ۵/۱۴۶
	۱۹۳۳-۳۴	۸۰/۵۱۸	۴.۴	آلمان ۳۳/۳۹۳؛ شوروی ۲۸/۰۷۴؛ ژاپن ۱۲/۰۸۴؛ هند انگلیس ۳/۲۱۲
میوه تازه و خشک	۱۹۳۲-۳۳	۵۷/۹۱۳	۳.۴	هند انگلیس ۲۰/۷۳۰؛ آلمان ۱۸/۹۷۶؛ انگلستان ۶/۸۱۸؛ عراق ۳/۵۱۳
	۱۹۳۳-۳۴	۴۴/۱۷۲	۳.۴	هندانگلیس ۲۴/۲۰۳؛ آلمان ۶/۲۱۴؛ عراق ۳/۳۹۸؛ سوئد ۲/۳۸۲؛ انگلستان ۲/۳۴۵
پوست بره	۱۹۳۲-۳۳	۲۷/۶۱۷	۱.۶	انگلستان ۱۴/۶۳۴؛ شوروی ۱۱/۴۸۱
	۱۹۳۳-۳۴	۲۸/۷۸۳	۱.۵	انگلستان ۱۶/۷۸۱؛ شوروی ۸/۵۲۹؛ فرانسه ۱/۰۵۶؛ ایتالیا ۵۶۶
پوست گوسفند	۱۹۳۲-۳۳	۱۴/۷۷۶	.۹	آلمان ۸/۳۵۳؛ آمریکا ۴/۳۵۹؛ عراق ۷۸۰؛ استرالیا ۵۴۰
	۱۹۳۳-۳۴	۲۲/۶۴۹	۱.۲	آلمان ۱۱/۲۵۸؛ آمریکا ۹/۶۷۷؛ عراق

				۴۲۷؛ استرالیا ۴۷۸؛ سوئد ۵۰۶
پشم خام	۱۹۳۲-۳۳	۱۹/۰۳۴	۱.۱	شوروی ۱۶/۹۵۶؛ هند انگلیس ۱/۹۳۶
	۱۹۳۳-۳۴	۲۱/۹۹۵	۱.۲	شوروی ۲۰/۳۰۵
کتیرا	۱۹۳۲-۳۳	۱۴/۶۵۲	.۸	شوروی ۴/۱۱۶؛ انگلستان ۳/۵۷۰؛ آمریکا ۱/۶۵۰؛ عراق ۱/۴۱۸؛آلمان ۱/۳۴۸
	۱۹۳۳-۳۴	۲۰/۹۳۱	۱.۱	آلمان ۳/۹۱۷؛ انگلستان ۳/۸۶۸؛ آمریکا ۳/۴۸۶؛ عراق ۳/۳۹۷؛ شوروی ۲/۶۷۱
برنج	۱۹۳۲-۳۳	۱۶/۴۳۹	۱.۰	شوروی ۱۵/۴۴۰
	۱۹۳۳-۳۴	۱۳/۷۸۰	.۷	شوروی ۱۳/۶۴۲
خز آماده نشده	۱۹۳۲-۳۳	۱۱/۴۶۶	.۷	انگلستان ۷/۵۸۳؛ آلمان ۱/۱۹۰؛ فرانسه ۱/۰۹۰
	۱۹۳۳-۳۴	۱۶/۸۶۶	.۹	عراق ۶/۰۴۰؛ انگلستان ۵/۳۵۵؛ آمریکا ۱/۸۹۷؛ هند انگلیس ۱/۳۸۲
تریاک	۱۹۳۲-۳۳	۳۳/۰۸۸	۲.۰	چین ۱۹/۸۰۷؛ هندوچین ۷/۴۶۷؛ ژاپن ۳/۵۳۸؛ ماکائو ۲/۲۵۰؛
	۱۹۳۳-۳۴	۹/۱۷۴	.۵	ماکائو ۵/۳۲۱؛ آلمان ۱/۳۰۵
ماهی	۱۹۳۲-۳۳	۵/۰۱۶	.۳	شوروی ۵/۰۰۲ (به اضافه ۴/۷۲۱ خاویار)
	۱۹۳۳-۳۴	۸/۷۳۵	.۵	شوروی ۸/۲۰۰ (به اضافه ۵/۹۸۰ خاویار)
دام زنده	۱۹۳۲-۳۳	۱۸/۵۷۳	۱.۱	شوروی ۱۷/۹۳۳
	۱۹۳۳-۳۴	۷/۶۸۴	.۴	شوروی ۷/۲۹۲

VII. کالاهای اصلی وارداتی از انگلستان و هند انگلیس و کالاهای اصلی صادراتی ایران به این کشورها

کالاهای اصلی وارداتی از انگلستان به ایران (به استثنای واردات معاف از مالیات)

	۱۹۳۳-۳۴ به‌هزار ریال	۱۹۳۲-۳۳ به هزار ریال
پارچه‌های پنبه‌ای	۲۳/۵۰۲	۳۲/۶۶۵
ماشین‌آلات کشاورزی و صنعتی	۵/۴۷۸	۷/۲۸۷
اتومبیل، کامیون و اتوبوس	۳/۰۴۵	۳/۵۹۸
[اجناس] پشمی	۳/۰۳۸	۲/۹۳۳
خرازی، اسباب‌بازی و آهن‌آلات	۲/۷۳۰	۲/۴۶۴
مواد منفجره	۲/۶۶۳	۱/۸۵۳
آهن، چدن، آهن و فولاد ساختمانی	۲/۵۸۳	۱/۲۵۷
قطعات یدکی و خودرو، تایر و تیوپ	۲/۴۳۸	۲/۲۸۴
پارچه و سایر منسوجات	۱/۹۶۰	۲/۸۳۶
نفت	۱/۹۱۰	۳/۶۷۱
قلع و سرب و روی	۱/۱۸۳	۲۲۵
کل واردات به استثنای واردات معاف از مالیات و شمش	۶۳/۱۰۷	۷۲/۶۵۴
	(۷۸۵/۰۰۰ پوند)	(۷۴۰/۰۰۰ پوند)

واردات اصلی از هند انگلیس به ایران (به استثنای واردات معاف از مالیات)

	۱۹۳۳-۳۴ به‌هزار ریال	۱۹۳۲-۳۳ به هزار ریال
چای	۲۶/۲۴۴	۲۹/۱۲۸
کاموا پنبه‌ای	۱۲/۶۳۶	۱۶/۴۵۵
پارچه‌های پنبه‌ای	۱۰/۹۳۲	۱۲/۹۱۷
ادویه	۳/۹۹۷	۲/۴۵۷
گونی	۲/۱۱۴	۳/۲۲۴
قهوه	۵۸۸	۱۷۹
خرازی، اسباب‌بازی و آهن‌آلات	۲۹۰	۳۵۵
میوه خشک و تازه	۲۵۶	۱۳۴
پوست‌های آماده	۱۹۸	۶۳۲
تریاک و مواد دیگر	۲۱۱	۴۰۲
کل واردات به استثنای واردات معاف از مالیات	۵۹/۶۷۵	۶۸/۹۵۰
	(۷۴۲/۰۰۰ پوند)	(۷۰۲/۰۰۰ پوند)

صادرات اصلی ایران به انگلستان

	۱۹۳۳-۳۴ به‌هزار ریال	۱۹۳۲-۳۳ به هزار ریال
فرآورده‌های نفتی شرکت نفت ایران ـ انگلیس	۵۴۶/۰۱۷	۴۳۳/۰۸۵
فرش	۲۶/۵۴۷	۳۵/۵۵۳
پوست بره برای خزدوزی	۱۶/۷۸۱	۱۴/۶۳۴
سایر پوست‌ها	۵/۳۵۵	۷/۵۸۲
کتیرا	۳/۸۶۸	۳/۵۶۹
میوه خشک و تازه	۲/۳۴۵	۶/۸۱۸
پنبه وش	۳۶۹	۷
ادویه	۳۶۵	۶
کل صادرات	۶۰۲/۵۴۸	۵۱۴/۳۴۵
	(۷/۴۸۹/۷۰۰ پوند)	(۵/۲۳۴/۰۰۰ پوند)

صادرات اصلی ایران به هند انگلیس

	۱۹۳۳-۳۴ به‌هزار ریال	۱۹۳۲-۳۳ به هزار ریال
فرآورده‌های نفتی شرکت نفت ایران ـ انگلیس	۴۸/۹۴۷	۴۱/۷۳۵
میوه خشک و تازه	۲۴/۲۰۳	۲۰/۷۳۰
فرش، ابریشم و پشم	۶/۹۱۸	۷/۱۶۷
پارچه از همه نوع	۵/۸۴۲	۵/۸۶۷
پنبه وش	۳/۲۱۲	۵/۱۴۶
ادویه	۲/۹۶۹	۷۷۶
فیروزه	۲/۵۷۴	۱/۹۳۵
پوست خام	۱/۳۸۲	۵۷۴
کتیرا	۱/۲۰۹	۵۷۳
سایر صمغ‌ها	۱/۳۰۸	۴۲۶
تریاک و سایر مواد	۱/۱۱۶	۱/۳۷۴
انقوزه	۱/۰۸۲	۱/۶۱۲
پشم خام	۹۹۲	۱/۸۱۹
کل صادرات	۱۰۵/۵۵۳	۹۷/۴۹۰
کل صادرات	۱۰۵/۵۵۳	۹۷/۴۹۰
	(۱/۳۱۲/۰۰۰ پوند)	(۹۹۲/۰۰۰ پوند)

VIII. نرخ حمل و نقل با وسایل نقیله موتوری

جدول مقایسه‌ایی نرخ حمل و نقل برای حمل و نقل موتوری

VIII. نرخ حمل و نقل با وسایل نقیله موتوری

جدول مقایسه‌ایی نرخ حمل و نقل برای حمل و نقل موتوری

۱	۲	۳	۴	۵		۶		۷	
از	به	مسافت تقریبی به مایل	زمان عادی رسیدن	حداقل و حداکثر نرخ کرایه برای یک خروار (۶۵۴/۶۴پوند)		حداقل و حداکثر نرخ کرایه به شیلینگ برای هر تن (۲/۲۴۰پوند)		میانگین نرخ در ۱۹۳۴	
			(روز)	ریال		شیلینگ			
				۱۹۳۳	۱۹۳۴	۱۹۳۳	۱۹۳۴		
بندرعباس	کرمان	۳۴۵	۲-۱	۲۰۰ ۱۵۰	۱۵۵-۸۰	۱۴۵ ۱۱۵	۱۳۳-۶۸	۱۱۵	۹۸
بوشهر	شیراز	۱۷۸	۳-۲	۱۷۰ ۱۰۰	۹۶-۸۴	۱۳۲-۷۸	۸۲-۷۲	۸۹	۷۶
بوشهر	اصفهان	۴۸۶	۵-۴	۱۸۰-۵۰	۱۳۵ ۱۲۰	۱۴۰-۳۹	۱۱۶ ۱۰۴	۱۲۴	۱۰۶
بوشهر	تهران	۷۳۸	۸-۶	۳۵۰ ۲۴۰	۲۵۵ ۲۵۲	۲۷۱-۱۸۶	۲۱۸-۲۱۶	۲۵۳	۲۱۷
قصرشیرین	کرمانشاه	۱۱۲	۱	۵۵-۴۲	۴۰-۲۸	۴۲-۳۳	۳۴-۲۸	۳۵	۳۰
کرمانشاه	تهران	۳۵۵	۳-۲	۱۳۰-۹۰	۱۱۰-۸۷	۱۰۰-۶۹	۹۴-۷۴	۹۰	۷۷
مشهد	تهران	۵۷۳	۶-۴	۱۹۰ ۱۷۰	۲۰۰-۸۰	۱۴۶ ۱۳۱	۱۷۱-۶۸	۱۰	۹۴
مشهد	زاهدان	۵۹۰	۶-۵	۲۰۰ ۱۲۰	۱۵۵-۹۰	۱۵۴-۹۲	۱۳۲-۷۷	۱۲۵	۱۰۷
انزلی	تهران	۲۳۷	۳-۲	۱۰۵-۳۰	۹۰-۵۰	۸۱-۲۳	۷۷-۴۳	۷۲	۶۱
دزفول(صالح‌آباد)	تهران	۴۹۶	۵-۴	---	۱۹۰ ۱۳۰	---	۱۶۲ ۱۱۱	۱۶۰	۱۳۶
تهران	بوشهر	۷۳۸	۸-۶	۲۱۰ ۱۲۰	۱۸۰-۷۰	۱۶۲-۹۲	۱۵۴-۶۰	۱۳۴	۱۱۴
تهران	خسروی	۴۸۴	۵-۴	۱۶۰-۷۰	۷۰-۳۰	۱۲۳/۵۴	۶۰-۲۶	۵۲	۴۴
تهران	مشهد	۵۷۳	۶-۴	۱۵۰-۷۰	۱۲۰-۴۰	۱۱۵-۵۴	۱۰۴-۳۴	۸۰	۶۸
تهران	انزلی	۲۳۷	۳-۲	۳۵-۳۰	۳۰-۳۰	۲۷-۲۳	۲۶-۲۶	۳۰	۲۶
تهران	دزفول	۴۹۶	۵-۴	---	۵۰-۲۰	---	۴۳-۱۷	۴۰	۳۴
تهران	تبریز	۳۹۱	۴-۳	۱۴۰-۷۰	۱۵۰-۶۰	۱۰۸-۵۴	۱۲۹-۵۲	۸۲	۷۰
زاهدان	مشهد	۵۹۰	۶-۵	۱۸۰-۸۰	۲۰۰-۴۰	۱۳۸-۶۱	۱۷۱-۳۴	۱۱۰	۹۴
تبریز	تهران	۳۹۱	۴-۳	۱۶۰-۹۰	۱۲۰-۶۰	۱۲۳-۶۹	۱۰۴-۵۲	۹۰	۷۸

نرخ تبدیل ارز: سال ۱۹۳۳، هر ۸۹ ریال برابر با ۱ پوند
سال ۱۹۳۴، هر ۸۰ ریال برابر با ۱ پوند

IX. تولیدات کشاورزی در سال ۱۳۱۱ (۳۳-۱۹۳۲م.)
(برگرفته از گزارش منتشر شدهٔ ادارهٔ کل کشاورزی)

محصول	مساحت به هکتار	محصول به خروار
گندم	۸۴۶/۹۵۴	۴/۶۶۰/۶۰۰
جو	۳۵۹/۹۷۰	۲/۱۰۴/۷۰۸
برنج شلتوک	۱۴۸/۸۶۲	۱/۳۹۳/۰۷۸
کشمش	-	۷۸/۲۱۴
مغز بادام	-	۲۲/۶۵۲
خشکبار	-	۳۳/۱۹۸
مغزها	-	۶۵۱
پسته	-	۹/۱۸۴
پرتقال شیرین (۱۰۰۰عدد)	-	(۱۳۴/۳۷۲)
پرتقال ترش	-	۱۳/۳۶۰
خرما	-	۳۷۴/۰۶۵
پنبه	۵۳/۴۴۴	۱۷۴/۱۷۵
پیله ابریشم	-	۶/۰۸۵
کنف	-	۴/۸۳۴
کرچک	-	۹/۱۸۴
کنجد	-	۱۱/۵۵۸
تریاک	۳۲/۷۳۲	۱/۶۳۳/۶۰
توتون	۷/۱۷۷	۳۵/۱۸۲
تمباکو	۴/۷۹۳	۱۹/۱۶۸
کتیرا	-	۲/۶۶۸
انقوره	-	۲/۵۱۲
سایر صمغ‌ها	-	۱۳۰
حنا	-	۲/۱۳۰
نیل	-	۳۳۰
روناس	-	۱۲/۰۰۱
مازو	-	۶۶۵
چای	۱/۵۰۰	۸۰۰
زعفران	-	۱۳/۶۵

به‌دانه		۶۱

نکته: یک خروار معادل ۶۵۴/۶۴ پوند است

تعداد دام (۳۳-۱۹۳۲)

اسب	۱۰۰/۹۳۱
مادیان	۱۲۴/۳۱۷
خر	۱/۰۹۷/۵۸۰
قاطر	۴۸/۵۴۳
گاو و گاومیش	۱/۰۳۹/۰۵۶
ماده گاو	۷۷۶/۹۸۵
گوسفند	۸/۹۱۵/۹۴۰
بز	۶/۳۰۰/۳۸۰

نکته: گزارش‌های فوق که توسط ادارهٔ کل کشاورزی منتشر شده احتمالاً از واقعیت به دور است زیرا علوم آماری دقیق در ایران هنوز در دوره ابتدایی خود است. با این وجو، این تنها ارقام در دسترس است و می‌تواند یک درک تقریبی از وضعیت [کشاورزی] به دست دهد.

X.میانگین نرخ ارز

میانگین تقاضای ماهانهٔ نرخ فروش بروات در طی سال‌های زیر:

	۱۹۳۰به‌ریال	۱۹۳۱ ریال	۱۹۳۲ ریال	۱۹۳۳ ریال	۱۹۳۴ ریال	۱۹۳۵ ریال
ژانویه (دی)	۶۴.۷۵	۵۹.۹۵	۶۳.۴۰	۱۰۱.۳۱	۸۳.۲۳	۷۴.۷۵
فوریه (بهمن)	۶۵.۹۵	۷۴.۹۰	۷۸.۰۵	۱۰۴.۹۵	۷۸.۵۸	۷۴.۳۰
مارس (اسفند)	۶۱.۶۰	۸۹.۹۰	۸۹.۸۰	۱۰۳.۷۳	۷۷.۵۵	۶۸.۴۵
آوریل(فروردین)	۵۹.۹۵	۸۹.۹۰	۹۸.۰۰	۱۰۲.۶۵	۸۱.۵۲	۵۵.۸۵
می (اردیبهشت)	۵۹.۹۵	۸۹.۹۰	۱۰۱.۲۵	۹۳.۰۵	۸۲.۲۵	۵۹.۱۵
ژوئن (خرداد)	۵۹.۹۵	۸۹.۹۰	۱۰۴.۵۰	۸۴.۹۳	۸۱.۷۶	۷۹.۷۰

جولای (تیر)	۵۹.۹۵	۸۹.۹۰	۱۰۶.۹۲	۸۳.۱۳	۷۸.۶۵	–
اگوست (مرداد)	۵۹.۹۵	۸۹.۹۰	۱۰۳.۹۷	۷۹.۹۰	۷۹.۵۵	–
سپتامبر(شهریور)	۵۹.۹۵	۸۹.۹۰	۱۰۲.۵۸	۷۸.۲۶	۷۹.۳۰	–
اکتبر (مهر)	۵۹.۹۵	۹۰.۰۰	۱۰۰.۲۲	۷۶.۳۳	۷۹.۹۰	–
نوامبر (آبان)	۵۹.۹۵	۶۸.۰۵	۱۰۲.۸۸	۸۰.۶۰	۷۹.۹۰	–
دسامبر (آذر)	۵۹.۹۵	۶۲.۶۰	۹۹.۶۵	۸۴.۳۵	۷۹.۸۰	–
میانگین سالانه	۶۱.۰۰	۸۲.۶	۹۵.۹۳	۸۹.۴۳	۸۰.۱۶	–

نکته: نرخ سال ۱۹۳۵ قیمت خرید است؛تفاوت بین نرخ خرید و فروش معمولاً حدود ۵۰ سنت است.

XI. مروری برسال‌های ۱۳۰۹ تا ۱۳۱۳خ. (۳۱-۱۹۳۰ تا ۳۵-۱۹۳۴)

مروری بر سال‌های ایرانی ۱۳۰۹(مارس ۳۱-۱۹۳۰)، ۱۳۱۰(ژوئن ۳۲-۱۹۳۱)، ۱۳۱۱(ژوئن ۳۳-۱۹۳۲)، ۱۳۱۲(ژوئن ۳۴-۱۹۳۳)، ۱۳۱۳(ژوئن ۳۵-۱۹۳۴)

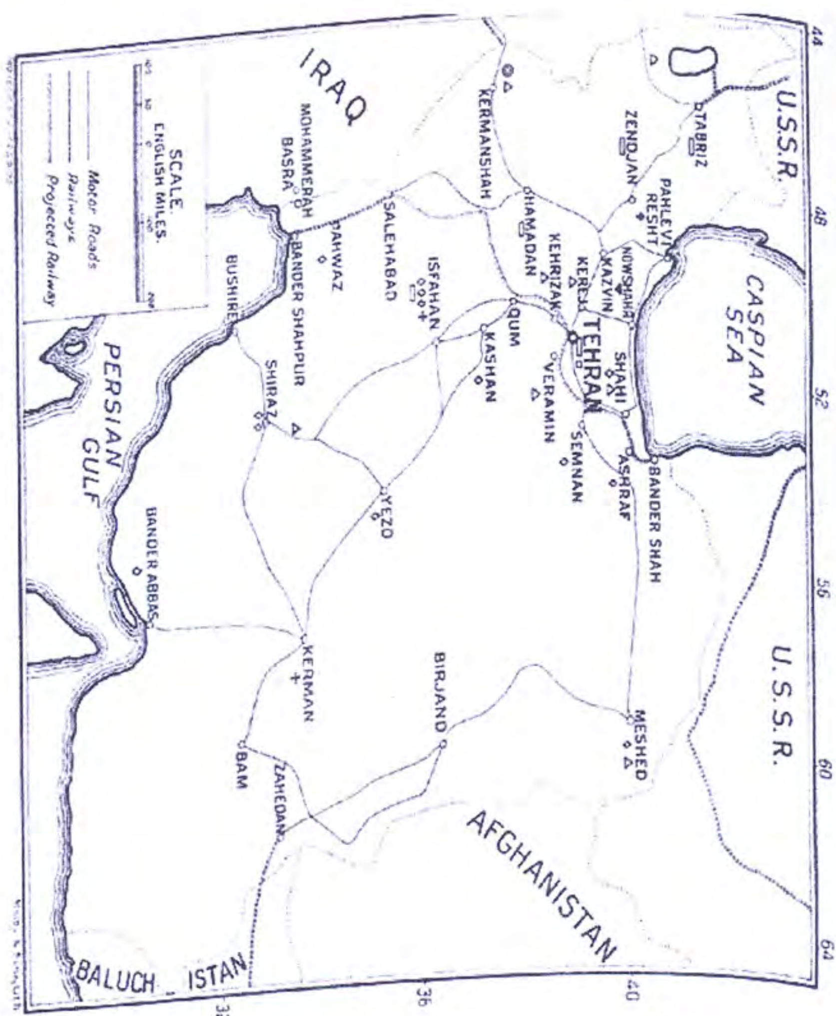
۱۳۰۹ (مارس ۳۱-۱۹۳۰): برخلاف قانون کنترل ارز که در ۲۴ فوریه تصویب شد، ارز نایاب گشت و اختلاف گسترده‌ای بین نرخ رسمی اختصاص یافته توسط بانک‌ها و نرخ مؤثر رایج در بازار وجود داشت. دولت می‌خواست که حق‌الامتیازهای نفت و همچنین ارز خارجی فروخته شده در کشور توسط شرکت نفت ایران ـ انگلیس را به منظور تشکیل یک ذخیره ملی به‌طور دراز مدتی به کار اندازد که از طریق آن پشتونه‌ای کافی برای تغییرات برنامه‌ریزی شده بر روی پول رایج به طلای استاندار، بتواند فراهم شود. به منظور کاهشِ مازادِ واردات بر صادراتِ مورد تأیید، (یعنی صادرات محصولات ایرانی به استثنای نفت و فراورده‌های شیلات)، فهرستی از محصولات لوکس تهیه شد که طبق آن، ارز خارجی تنها با جواز مخصوص کمیسیون کنترل، که برای کنترل معاملات ارز خارجی تعیین شده است، می‌توان کسب کرد. وجود ارز خارجی کنترل نشده در «بازار سیاه» و دیگر ترفندبازی‌ها، اقدام دولت را بی تأثیر کرد؛ کالاهای لوکس حتی در مقادیر بزرگتر وارد و هنوز با قیمت‌های بالاتر فروخته می‌شود و تضعیف قران تداوم یافت.

اصلاحیه قانون ارز خارجی در جولای، در صدد مجبور کردن صادرکنندگان به فروش ۹۰ درصد ارز خارجی‌شان، که در طی یک سال از ابتیاع آن می‌گذشت، بـه دولت بود؛ در عوض، صادرکنندگان مـی‌توانستند ۵۰ درصـد ارز را بـرای کـالاهای وارداتی استفاده کنند و ۴۰ درصد باقی مانده را به حساب بانک‌های دولت بفروشند. این اقدام هرگز به‌طور موثری به اجرا در نیامد، حتی اجرای موقتی آن منجر بـه انباشت ارز صادرکنندگان شد که بعداً به یک منبع گرفتاری برای دولت ظاهر گشت.

در کنار این مشکلات ارزی، اختلاف با اتحاد شوروی بالا گرفت. اجرای مؤثر برنامهٔ ۵ ساله اول اتحاد شوروی، کنترل وارداتی شدیدی را ضروری می‌ساخت که با سیاست بازرگانی نیک‌خواهانه‌ایی که قبلاً توسط این کشـور نسـبت بـه کشـورهای شرقی اتخاذ شده بود، برخورد کرد. نمایشگاهای نـیژنی، نـووگراد و بـاکـو تـعطیل شده‌اند و بازرگانان ایران نه تنها اجازه نیافتند تا آزادانه به اتـحاد شـوروی تـجارت کنند، بلکه معاملات برای آن دسته از کالاهایی که توسط مؤسسات بازرگانی اتحاد شوروی انجام می‌شد، بیش از پیش محدود شد. برخی از شیوه‌های بـازرگانی ایـن مؤسسات انتقاد ایران را برانگیخت و اتهام دیگر از سوی ایرانیان این بود که تـعادل بازرگانی که در معاهده بازرگانی سال ۱۹۳۷ مقرر شده بود، مشاهده نمی‌شد و اینکه واردات از اتحاد شوروی به‌طور قابل ملاحظه‌ایی بیشتر از صادرات به این کشور بود. پیشنهادی برای تشکیل سندیکایی از بازرگانان از سوی ایرانی‌ها [مطرح شد] تـا بـه نسبتِ بازرگانان منفرد، با شرایط برابرتری [بـتوانـد] بـا مـؤسسات بـازرگانی اتـحاد شوروی معامله کند،[اما این مسئله] با مخالفت دولت اتحاد شـوروی مـواجـه شـد، دولت شوروی مدعی بود که [این سندیکا] تبعیض غیرمنصفانه‌ایی علیه این کشـور خواهد بود مگر اینکه سندیکاهای مشابهی برای هدایت بازرگانی خارجی با سـایر کشورها تشکیل شود.

در مقابله با بحران شدید ارز و احساس ناتوانی در چانه‌زنی بـا کشـوری مـانند اتحاد شوروی که دارای سلاح‌های دفاعی و تهاجمی بود که از طریق انحصار دولتی تمام تجارت خارجی‌اش فراهم می‌شد، دولت ایران تصمیم گرفت که تنها راه علاج کار را در انجام واردات مشروط به تقدم صادرات و منع واردات کالاهای لوکس کند و برای واردات کالاهایی که رقیب تولیدات ساخت داخل بـودند، مـحدودیت‌هایی اعمال نماید. دولت ایران در ۲۵ فوریه ۱۹۳۱م/ ۵اسفند ۱۳۰۹ش. قانونی را گذراند

که اعلام می‌داشت که تمام تجارت خارجی کشور باید در انحصار دولت قرار گیرد.



۷. نقشهٔ توسعهٔ صنعتی ایران از ۱۹۳۱ تا ۱۹۳۵م/ ۱۳۱۰ تا ۱۳۱۴ش

خلاصه‌ایی از مقررات اصلی این قانون در گزارش ارائه شده است.

۱۳۱۰. (ژوئن ۱۹۳۱ تا ژوئن ۱۹۳۲): بعد از آنکه آشفتگی اولیه ناشی از معرفی قانون انحصار تجارت خارجی فروکش کرد، تجارت به یک دوره طولانی از رکود فرو رفت. سهام واردات برای ۴ ماه یعنی از مارس تا ژوئن ۱۹۳۱ (اسفند ۱۳۲۹ تا خرداد ۱۳۱۰)، کاهشی حدود یک سوم میانگین واردات سال ۳۰-۱۹۲۹ نشان می‌داد و نسبت به نخستین سال کامل اقتصادی (ژوئن ۱۹۳۱ تا ژوئن ۱۹۳۲) بر اساس معیار طلا، بیش از ۴۰ درصد واردات مؤثر در طی سال ۲۹-۱۹۲۸، کاهش نشان می‌داد. در این اوضاع و احوال، واردات به‌طور گریز ناپذیری پایین آمد، قیمت‌ها بالا رفت و ارزش مبادله‌ای قران بیشتر تضیف شد. به منظور کسب جواز صادرات، بدون ترجیح تولید آن دسته از کالاهایی که نمی‌توانست وارد شود، صادرات تسریع شد. در همین زمان گرایش گسترده‌ایی برای ارزش‌گذاری بالای کالاهای صادراتی و در حد کمتری، گرایش برای ارزش‌گذاری پایین کالاهای وارداتی وجود داشت. پیچیدگی‌های تجاری درشرایط جدید بسیار بود و حجم داد و ستد محدود شد؛ بسیاری از بُنکداران خصوصی از کار و کاسبی باز ماندند و اندوخته‌های خود را در املاک و ساختمان سرمایه‌گذاری کردند یا به معاملهٔ خرید و فروش جوازهای صادراتی پرداختند. این فعالیت اخیر، برای مدتی بسیار سودآور بود اما وقتی که بازرگانی هر چه بیشتر راکد شد و اختلاف بین نرخ ارز آزاد و نرخ رسمی کاهش یافت، قیمت جوازهای صادراتی به سطح بسیار پایین سقوط کرد و بسیاری از سفته بازان مبالغ بسیار چشمگیری پول از دست دادند. عایدات بازرگانی رسمی این سال برای نخستین بار مازاد آشکاری از صادرات رسمی نسبت به واردات نشان می‌داد و بنابراین معرفی قانون انحصار تجارت درست به نظر می‌رسید.

در فوریه ۱۹۳۲ کنترل معاملات ارز خارجی، به استثنای الزام تحمیلی به صادرکنندگان برای فروش ارز خود به بانک‌ها به حساب دولت، منسوخ شد. نرخ‌هایی که بانک اختصاص می‌داد با نرخ‌های بازار یک‌راست شد و بازار سیاه اهمیت خود را از دست داد. قانون پول رایج جدید که ریال را جایگزین قران می‌کند در مارس ۱۹۳۲م/اسفند ۱۳۱۰ش. تصویب شد و این بعداً توصیف می‌گردد.

اتحاد شوروی به مقررات قانون انحصار تجارت که طبق آن درآمدهای حاصل از

صادرات به اتحاد شوروی می‌بایستی به جای گیروانکه[1] شوروی با ارز خارجی به دولت ایران پرداخت شود، اعتراض کرد. مرزهای شوروی در برابر صادرات ایرانی بسته شد و تلافی‌جویی از همان نوع به دنبال داشت. به دنبال آن مذاکراتی صورت گرفت و در اکتبر ۱۹۳۱م/ مهر ۱۳۱۰ش. به یک معاهده بازرگانی منجر شد که طبق این معاهده تمام سهم واردات بخش قند و کبریت به اتحاد شوروی واگذار شد و روی‌همرفته شوروی ۵۰ درصد کل واردات مجاز به ایران را برای خود نگه داشت، این درصد از واردات تا زمانی‌که قرارداد معمول بود، کاهش نیافت. این معاهده در ژوئن ۱۹۳۲ تصویب شد و در ژوئن ۱۹۳۵ به پایان رسید. به نظر می‌رسید این توافق برای اتحاد شوروی بسیار مطلوب بود [چرا که] سهم این کشور از واردات به ایران در طی سه سالِ پیش از این بین ۲۹ تا ۳۵ درصد در نوسان بوده است. با این وجود، این قراردادی بود برای ایجاد تعادل واردات در برابر صادرات، که طبق آن دولت ایران انتظار داشت تا یک بازار تضمینی برای بخش بزرگی از صادرات خود حفظ کند و همزمان حسن نیت اتحاد شوروی را به دست آورد انحصار تجارت خارجی خود توسط این کشور را به رسمیت بشناسد.

در مارس ۱۹۳۲م/ اسفند ۱۳۱۰ش. شرکت بازرگانی ایران با سندیکایی از بازرگانان ایرانی تشکیل شد. این سندیکا تا حدی با اهدافی مشابه آنچه که در سال ۱۹۳۰ (توسط بازرگانان) از روی سندیکایی اتحاد شوروی تشکیل داده بود، درست شد. اما بر خلاف این، سندیکای جدید، در آن زمان آشکارا اجرا نشد. برای مدتی بحث‌های داغی دربارهٔ ایجاد انحصار تمام انواع واردات و صادرات به نفع این شرکت و همچنین مشارکت آن در توسعهٔ صنایع در داخل کشور، وجود داشت اما شرکت به فعالیت های عادی واردات و صادرات خاتمه داد و با پشتیبانی دولت تشویق شد تا به افزایشِ اهمیت و توسعهٔ فعالیت‌هایش ادامه دهد.

۱۳۱۱ش. (ژوئن ۱۹۳۲تا ژوئن ۱۹۳۳): در دهم جولای ۱۹۳۲م/ تیر ۱۳۱۱ش. اصلاحیه قانون انحصار تجارت خارجی تصویب شد که اندکی قانون اصلی را تغییر می‌داد. جوازهای وارداتی تنها برای ۹۵ درصدِ ارزشِ جوازهای صادراتی صادر می‌شد و ۵ درصد باقیمانده برای نیازمندیهای دولت اختصاص می‌یافت. جوازهای صادراتی تنها با تقاضا برای جواز واردات و هنگامی که

1. Chervontsi.

صادرکنندگان تمام ارز خود را به نرخ‌های رسمی معادل ۲۸/۲۸ریال برای هر دلارِ طلا و معادل حدود ۹۷/۵ ریال برای هر پوند، به حساب دولت به بانک‌ها می‌فروختند، پذیرفته می‌شد. نرخ آزاد اختصاص یافته برای [هر پوند] استرلینگ توسط بانک‌ها در همان زمان بین ۱۰۸ تا ۱۱۲ ریال بود. شیوه ارزش‌گذاری واردات برای مقاصد گمرکی، بر اساس قیمت عمده فروشی بازار در محل ورود یا قیمت عمده فروشی بازار در نزدیک‌ترین محل ورود بود. عوارض گمرکی، مالیات راه و هزینه‌های حمل و نقل از مرز تا محل ورود گمرکات، از قیمت عمده فروشی، برای رسیدن به این قیمت گذاری کسر می‌شد.

مالیات جدید راه که به‌طور قابل ملاحظه‌ایی هزینهٔ تمام کالاهای وارداتی را افزایش می‌دهد، در پاییز ۱۹۳۲ به اجرا در آمد. عوارض گمرکات را که پیش از این با مالیات فوق‌العادهٔ طلا افزایش داده بودند، تحت قانون انحصاری تجارت، برای جبران کاهش ارزش قران تحمیل کردند. بنابراین هزینهٔ کالاهای وارداتی در بیشتر موارد بی‌نهایت بالا بود و در بعضی از کالاها مانند قند و چای و کبریت، عوارض انحصاری اضافی جمع‌آوری می‌شد. در نتیجه، برخی از بازرگانان فعالیت‌های تجاری را بیش از پیش مشکل و بی‌فایده یافته و توجه خود را به توسعهٔ تولیدات صنعتی در داخل کشور، یعنی شکلی از فعالیت که بسیار خوشایند دولت بود، معطوف کردند. جزئیات شرکت‌های صنعتی که در حال تأسیس‌اند، در بخش بعدی ارائه می‌شود.

همزمان با پایان سال ۱۹۳۲ اختلافات شوروی که به نظر می‌رسید احتمالاً با معاهده بازرگانی سال ۱۹۳۱ حل فصل گردد، بار دیگر تجدید شد. از سوی ایران اتهاماتی از این قبیل وجود داشت که: اتحاد شوروی شرایط معاهده در خصوص متعادل کردن بازرگانی را رعایت نکرده است؛ کالاهای نامناسب در بازارهای ایرانی تخلیه شده؛ کالاهای ایران را با پایین‌ترین قیمتِ ممکن خریداری کرده و برای بدست آوردن ارزشِ مبادله‌ایی پول برای اتحاد شوروی و برای زیان به صادرات مستقیم ایرانی‌ها در اینگونه بازارها، آن را دوباره در خارج با قیمت‌های ارزان می‌فروشد؛ و اینکه سازمان‌های بازرگانی اتحاد شوروی برای ضرر رساندن به بازرگانان و غیره، هم در عملیات خرید و هم در فعالیت فروش، بازرگانان فردی ایران را علیه همدیگر به کار می‌گیرند. هر چند که این شکوائیه‌ها ممکن است درست

یا نادرست بوده باشد اما باعث تحریم سازمان‌های بازرگانی اتحاد شوروی شد و پیام‌هایی از سوی بازرگانان و گروه‌های معامله گران در اعترض علیه شیوه‌های این سازمان‌ها در ایران پخش شد. سازمان‌های بازرگانی اتحاد شوروی با کاهش اعمال خریدشان در ایران به کمترین میزان، تلافی‌جویی کردند و اختلاف، پیوسته به زیان دو کشور ادامه یافت تا این که در اگوست ۱۹۳۳م/ مرداد ۱۳۱۲ بهبود موقتی اتفاق افتاد.

رکود بازرگانی، به‌طور کل و کاهش ارزش دلار به‌طور خاص، منجر به کاهش چشمگیری در تقاضا برای ارز خارجی در بهار ۱۹۳۳ شد و قیمت هر پوند از ۱۰۲ ریال در آوریل، به ۸۲ ریال در پایان می کاهش یافت. کنترل ارز صادرکنندگان در ۲۹ می پایان یافت و تمام معاملات ارز آزاد شد. با این حال، مشکلات انباشته شده و کاهش سریع بهای ارز صادرکنندگان که توسط بانک‌ها نگهداری می‌شد، ظاهر گشت و دولت تصمیم گرفت تا واردات وسایل نقلیه موتوری را طبق خرید قبلی توسط واردکنندگان با نرخ رسمی هر دلار ۲۸/۲۸ ریال، انجام دهد در حالیکه نرخ واقعی دلار ۱۶ریال سقوط کرده بود. سایر واردات خاص نیز از طریق الزام خریدِ ارزِ صادرکنندگان با این نرخ‌های خودسرانه، [به واردکنندگان] تحمیل شد.

۱۳۱۲ (ژوئن ۱۹۳۴): در تلاش برای کنترل واردات غیرقانونی کالاهای لوکس در تابستان سال ۱۹۳۳ به مالکانِ اینگونه کالاها دستو داده شد تا این کالاها را در یک انبار دولتی ذخیره کنند تا در آنجا تحت کنترل دولت و به حساب دارندگان آن فروخته شود و یک [حق] کمسیون ۵ درصدی برای تأمین هزینه‌های [دولت] اخذ گردد. این اقدام توفیقی نداشت و انبار دولت تقریباً در پایان سال ۱۹۳۳ بسته شد.

همزمان با پایان سال، هنگامی که تأثیر اختلافاتِ دامنه‌دار با اتحاد شوروی خود را نشان داد، تصمیم به دو برابر یا سه برابر کردن اکثر سهام واردات گرفته شد. این تصمیم، واردات این مقدار کالا را امکانپذیر می‌کرد زیرا حتی در مواردی که بخش بزرگی از سهام واردات برای اتحاد شوروی نگه داشته بودند، ملزومات به مقدار کافی از سایر کشورها خریداری شده بود. سهمی از واردات نیز برای کالاهایی که پیش از این ممنوع بود و عمدتاً از نوع کالاهای لوکس بودند، در نظر گرفته شد؛ به منظور واردات این نوع کالاها، علاوه بر جواز عادی صادرات، لازم بود تا مجوزی که نشان دهندهٔ خریدِ ارزِ صادرکنندگان به نرخ رسمی از بانک‌های مجاز بود، در

خصوصِ درصدِ خاصی از ارزش واردات پیشنهادی ارائه شود.

بعد از پایان سال ۱۹۳۳ به دلیل انتشار سهمیه‌های وارداتی که به‌طور کل بیش از مقدار لازم بود، واردات علی‌الاصول محدود نشد. اما با الزام صدور محصولات ایرانی با یک مقدراری برابر یا بیشتر از آن، میزان این واردات محدود شد. در ژانویه ۱۹۳۴م/ خرداد ۱۳۱۳ش. الزام به خرید ارز صادرکنندگان با نرخ رسمی، در خصوص واردات وسایل نقلیه موتوری از ۱۰۰ درصد به ۲۰درصد ارزش [آن] و در مورد تایر و قطعات یدکی از ۱۰۰ درصد به ۱۰ درصد کاهش یافت. در فوریه[۱۹۳۴] قانونی تصویب شد که ارزش جوازهای وارداتی که در قبال جوازهای صادراتی صادر می‌شد، از ۹۵ درصد به ۸۵ درصد کاهش می‌داد. دلیل ارائه شده برای این کار، روندِ معکوسِ ترازِ بازرگانی و کاهشِ قیمت جوازهای صادراتی بود.

واردات ثبت شده برای سال ۳۴-۱۹۳۳ درست بالاتر از میانگین دو سال پیش بود اما دلیل این افزایش، واردات محمولهٔ بزرگی از شمش طلا برای بَانک ملی و نیز واردات فرایندهٔ توسط صاحبان امتیاز بود. صادرات این سال کاملاً پائین‌تر ازمیانگین پنج سال گذشته بود.

۱۳۱۳ (ژوئن ۱۹۳۴تا ژوئن ۱۹۳۵): در جولای ۱۹۳۴ قیمت جوازهای صادراتی نشانه‌هایی از بهبود نشان نمی‌داد و بانک ملی تنها خریدارِ مجاز بود. نرخ خرید ۹ درصد و نرخ فروش ۱۳/۵ درصد ثابت بود و اعلام شد که این نرخ حداقل برای یک سال معتبر باقی خواهد ماند. تفاوت میان دو نرخ توسط دولت حفظ خواهد شد و ممکن است برای تهیهٔ پاداش‌های صادراتی در مورد کالاهای خاص مورد استفاده قرار گیرد. در مارس ۱۹۳۵ به دلیل افزایش شدید قیمت ارز ریال، به نظر می‌رسید که قیمت جوازهای صدور ناکافی شده است، بنابراین قانونی تصویب شد که به بانک ملی اجازه می‌داد تا هر وقتی که نوسانات نرخ ارز آن را ضروری می‌سازد، قیمت [جواز صادرات] را تعدیل کند. بنابراین عجالتاً نرخ جواز صادرات، برای خرید با ۲۵ درصد و برای فروش با ۳۰ درصد ثابت شد.

فهرست سهم واردات برای سال ۳۵-۱۹۳۴، تا حد زیادی مانند طرح سال گذشته بود، با این تفاوت مهم که هیچ سهمی برای واردت پارچه‌های پنبه‌ایی و نخ پنبه در نظر گرفته نشد. بعداً اعلام شد که برای واردات کالاهای پنبه‌ایی یک انحصار دولتی تشکیل شده است و اینکه انحصارِ دولت توسط شرکت جدیدی به نام

«شرکت سهامی پنبه»[1]، اعمال خواهد شد. علاوه بر [حق] کمیسیونِ ۵ درصدی که توسط شرکت سهامی اعمال می‌شد، یک مالیات ۱۵درصدی [دیگری] بر تمام کالاهای پنبه‌ایی وارداتی تحمیل می‌گردید. انحصار واردات مربوط به پارچه‌های ابریشمی، به یک شرکت وابسته به «شرکت بازرگانی ایران» واگذار شد.

مقارن با پایان سال ۱۹۳۴ پیشنهادی برای تأسیس یک [شرکت] انحصاری واردات وسایل نقلیه موتوری توسط مقامات دولتی با نمایندگان تجارت وسایل نقلیه موتوری مورد بحث و بررسی قرار گرفت. دلیل آنی این پیشنهاد، سقوط شدید صادرات فرش بود و این فکر وجود داشت که واردات وسایل نقلیه موتوری می‌تواند صادرات فرش را تحت تأثیر قرار دهد. این طرح در پایان دسامبر کنار گذاشته شد، اما قانون متمم بودجه سال ۳۶-۱۹۳۵ شامل بندی بود که انحصار دولتی واردات وسایل نقلیه موتوری را تشکیل می‌داد. تا زمان نوشتن گزارش کنونی، هیچ اقدامی برای به اجرا در آوردن این انحصارات صورت نگرفته بود و جوازهای وارداتی همانند قبل برای بازرگانان صادر می‌شد.

این سال برای شماری از شرکت‌های جدید که به منظور اهداف تجاری یا صنعتی تشکیل شدند، درخور توجه بود. شرکت‌هایی تحت حمایت رسمی مستقیم در پایتخت و مراکز استانی اصلی، برای فروش قند تشکیل شد؛ انحصار فعالیت فروش در نواحی تابع این شرکت‌ها به آنها واگذار شد اما [این کار] تحت کنترل و بازرسی دولت بود. شرکت‌های دیگری برای بهره‌برداری از انحصار واردات کالاهای پنبه‌ایی در ارتباط با شرکت انحصار مادر در تهران، تشکیل شد؛ همچنین شرکت‌هایی برا ی توسعهٔ تولید پنبه، چای و تنباکو، برای تجارت خشکبار، تولید روغن زیتون، کبریت، شیشه‌آلات و برای تأسیس و بهره‌برداری از کارخانه‌های ریسندگی و بافندگی پنبه و تجارت وسایل نقلیه موتوری به وجود آمد. دولت شمار زیادی از این شرکت‌های جدید را از لحاظ مالی سرمایه‌گذاری کرد و بخشی از سرمایهٔ این شرکت توسط بانک ملی یا بانک کشاورزی تأمین گردید.

روابط بازرگانی با اتحاد شوروی تا حدی بهتر شده اما هنوز به‌طور کامل رضایت‌بخش نیست. نرخ تبدیل اسکناس در دسامبر ۱۹۳۳م/ آذر ۱۳۱۲ یک بهبود نسبی نشان داه بود و بعضی مشکلات باقی‌مانده با توافقی در سپتامبر ۱۹۳۴ حل و

1. Société des cotonndes.

فصل گردید. حجم معامله بازرگانی بین دو کشور در سال اقتصادی ۳۴-۱۹۳۳ کمتر از پائین‌ترین رکورد ثبت شده در سال ۱۹۲۲ نبود. در آوریل ۱۹۳۵ هیأتی شامل رؤسای ادارات بازرگانی و کشاورزی و همچنین مقاماتی از سایر وزارتخانه‌های ایران، به عنوان مهمان‌های کمیساریای بازرگانی شوروی از این کشور دیدن کردند. هیأت، مقارن پایان می به ایران بازگشت. از روی بیان صمیمانهٔ مطبوعات ایران و همچنین اعلامیهٔ منتشر شده به امضای رئیس کل ادارهٔ کشاورزی، می‌توان حدس زد که این دیدار موفقیت‌آمیز بوده و راه برای مذاکره دربارهٔ یک توافق بازرگانی میان دو کشور فراهم شده بود.

آمارهای مقدماتی و تقریبی بازرگانی خارجی برای هفت ماه نخست سال اقتصادی ۳۵-۱۹۳۴م/ ۱۴-۱۳۱۳ش. در خصوص واردات، از جمله واردات کالاهای معاف از عوارض، به ارزش ۴۱۳/۹۶۴/۰۰۰ ریال و صادات (به استثنای نفت و فراورده‌های شیلات) به ارزش ۲۸۹/۰۲۱/۰۰۰ ریال را نشان می‌دهد. واردات از کشورهای اصلی و صادرات به کشورهای اصلی به قرار زیر بود:

کشورهای اصلی طرف صادرات و واردات ایران

کشورهای اصلی	واردات (شامل واردات معاف از عوارض گمرکی)	صادرات به‌استثنای نفت و محصول شیلات)
اتحاد جماهیر شوروی	۹۴/۳۲۱/۰۰۰	۸۴/۵۹۷/۰۰۰
انگلستان	۸۳/۸۸۴/۰۰۰	۴۲/۷۹۹/۰۰۰
هند انگلیس	۳۶/۱۲۴/۰۰۰	۳۴/۴۰۴/۰۰۰
آمریکا	۳۸/۳۶۹/۰۰۰	۳۲/۱۷۴/۰۰۰
ژاپن	۳۱/۵۸۰/۰۰۰	۵/۷۵۸/۰۰۰
آلمان	۴۴/۱۱۰/۰۰۰	۲۶/۰۸۵/۰۰۰

ترسیم هر نوع نتیجه‌گیری قطعی از روی اینگونه گزارش‌های موقتی دشوار است. بازرگانی با شوروی، گرایش به بهبود یافتن و حرکت به سوی یک توازن بهتر را نشان می‌هد. ممکن است که واردات از شوروی به ویژه پارچه‌های پنبه‌ایی، با

زیان واردات اینگونه کالاها از ژاپن در حد خاصی افزایش یابد. به نظر می‌رسد که بازرگانی با انگلستان به خوبی حفظ شود و بازرگانی با هند انگلیس در سطح پایین باقی بماند. کاهش ویژهٔ مربوط به صادرات به آمریکا احتمالاً به دلیل کاهش صادرات فرش است و کاهش بیشتر در صادرات به آلمان به دلیل مشکلات کسب پول در نتیجهٔ محدودیت‌های ارزی، می‌باشد.

فهرست اعلام

«ب»

«ک»

«گ»

«ل»

«م»

Teheran
Firuzkuh
(Shah's birthplace)
Hamadan
Qum
Kermanshah
Central Desert
IRAN
Isfahan
Yezd
Ahwaz
Bandar Shahpur
Basra
Kerman
Persepolis
(Ancient capital of Persia)
Zahidan
Bushire
Bandar Abbas
Persia

۲۸۰۰۰ تومان



